MAQUINAS DE GUERRA

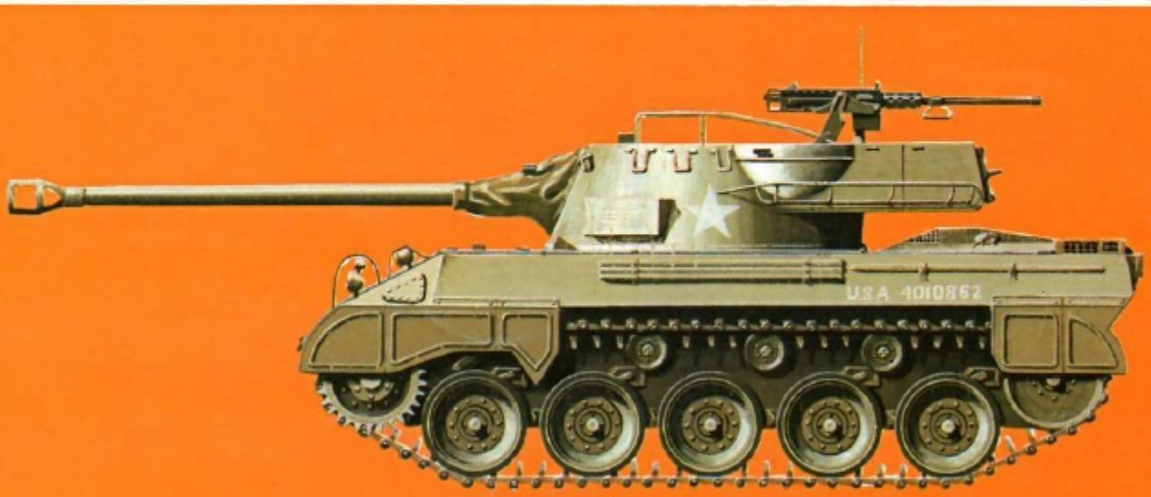
94

195 PTAS.
(IVA Incluido)

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

PLANETA-AGOSTINI

Cazacarros de la segunda guerra mundial



9 788475 512921 10094

P.V.P. Canarias, Ceuta y Melilla 185 Ptas.

Cazacarros de la II guerra mundial

El diseño de un carro es resultado del equilibrio entre potencia de fuego, protección y movilidad. Sin embargo, durante la segunda guerra mundial los distintos beligerantes se adhirieron al recurso del cazacarros, un vehículo en el que se sacrificaban coraza y velocidad pero en el que se instalaba un cañón más potente.

Imperial War Museum

La pequeña área frontal del Jagdpanzer *38(t) Hetzer hacía de él un blanco difícil de detectar y atacar, lo que redundaba en su protección global. El Hetzer montaba un cañón de 75 mm modificado y era muy rápido, manejable y relativamente fácil de producir.*

El cazacarros constituyó una pieza muy peculiar en el desarrollo militar y económico de la segunda guerra mundial. En los años de conflicto este tipo de vehículos tuvo un gran auge por diversas razones descritas en este fascículo, pero en los años posteriores a 1945 desapareció casi por completo, y es raro encontrar algún ejemplar en los parques de carros de combate de hoy día. La verdad fue (y todavía lo es) que el cazacarros presentaba severas limitaciones como vehículo de combate, aunque era capaz de transportar un cañón de gran calibre, mucho más pesado que el que podía llevar y disparar el chasis normalizado de carro de combate correspondiente.

El cazacarros y el carro de combate fueron dos especímenes bastante diferentes. Aunque a menudo mostraran chasis idénticos e incluso, a veces, se parecían bastante, ambos resultaban muy distintos a la hora de entrar en el campo de batalla. Los carros de combate con su combinación de potencia de fuego, movilidad y protección, normalmente disponían de cierta ventaja frente a los cazacarros, que presentaban armamento de azimut limitado y una relativa coraza menor, sin embargo éstos, al tener un cañón más potente y una silueta también mucho más baja, podían llevar la delantera en el combate desde buenos abrigos. Al mismo tiempo existía una corriente de pensamiento que opinaba que los carros de combate no debían luchar entre sí, sino que tenían que usarse carros especializados como los cazacarros. Esta tesis no duró mucho tiempo ya que bajo las severas condiciones del combate, pronto se aprendió que lo mejor para derrotar a un carro era usar otro carro. El cazacarros podía emplearse para este propósito pero a costa de la flexibilidad del arma y con frecuencia de una menor protección para la tripulación.

Los cazacarros, asimismo, fueron importantes durante la segunda guerra mundial por puras razones económicas y de producción. Entre los tipos de cazacarros destacaron algunos soberbios vehículos de combate como el Hetzer, el M18 Hellcat y sobre todo el Jagdpanther. Este último aún podría hoy ser una viable máquina de combate, pero entre sus principales desventajas se hallaba la carencia de protección para sus tripulantes y además de este fallo, solían estar faltos de potencia y se movían con dificultad y a escasa velocidad, por su excesivo peso.

El* Gun Motor Carriage *M36 consistía en una versión tardía de la serie M10 que montaba un cañón antiaéreo de 90 mm para contrarrestar a sus equivalentes alemanes. Se empleó en Europa desde 1944 en grandes cantidades; estaba relativamente acorazado y la torre carecía de techo.

Imperial War Museum

ALEMANIA

Panzerjäger I

Al fabricarse en 1934 los primeros carros de combate ligeros PzKpfw I *(Panzerkampfwagen I)*, se destinaron como vehículos de entrenamiento, pero de hecho debieron emplearse como carros de combate en el primer año de la guerra, por la sencilla razón de que no se disponía en número suficiente de otros carros de combate más grandes y pesados. Sin embargo, el PzKpfw I estaba manejado por una tripulación de sólo dos hombres, que únicamente disponían de una ametralladora como armamento, además de estar pobremente protegido por una delgada coraza. A pesar de los esfuerzos por sacarle el máximo partido, no resultó un carro de combate útil y muchos estaban fuera de uso después del final de 1940. Esto dejó gran cantidad de chasis de carros de combate sin misión operacional, así que se aprovechó la oportunidad para convertir estos vehículos en el primer cañón autopropulsado alemán.

Ya se había decidido sobre la necesidad de contar con alguna clase de cañón contracarro móvil que debería estar presente en gran proporción en las unidades contracarro, que por otro lado, tendrían que utilizar cañones remolcados. Así, el primer ejemplo de esta exigencia se cumplió con el montaje de un *Pak* 35/36 de 3,7 cm sobre un PzKpfw sin torre. Aunque esta modificación se mostraba prometedora no fue adoptada porque, incluso a mediados de 1940, se consideraba que el cañón de 37 mm no poseía potencia para enfrentarse con futuras armas. Así, se instaló en su lugar un cañón checo contracarro de 47 mm, combinación que fue empleada en servicio bajo la denominación *Panzerjäger I für 4.7 cm Pak (t)*.

El cañón checo era un arma potente, de fuerte impacto, capaz de atravesar muchas de las corazas con las que se podía encontrar; la firma Alkett AG produjo un total de 132 ejemplares. El resultado consiguió ser muy favorable al primer intento, pues todo lo que se requería era desmontar la torre original, colocarla sobre el frente del anillo de la torre y montar una pequeña plataforma de trabajo sobre la cubierta del motor. El cañón estaba montado sobre un pequeño escudo que se dejó abierto por arriba y por detrás. La tripulación se constituía con un conductor y dos hombres para servir el cañón. Un total de 74 proyectiles se transportaban como dotación normalizada, aunque se podían añadir más a esta cantidad. El chasis usado principalmente para la adaptación era el del PzKpfw I Ausf B.

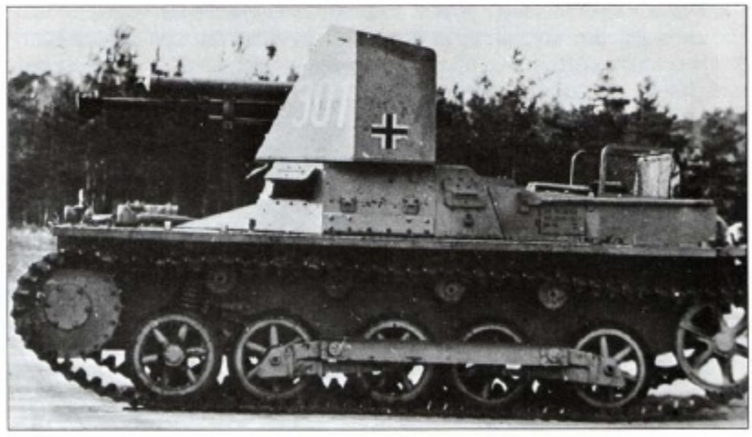
El *Panzerjäger I* sirvió en el Norte de África y durante las primeras fases de la campaña en la Unión Soviética, donde probó ser lo suficientemente potente para derrotar carros enemigos, pero la fundamental falta de protección de la tripulación los convirtió en blancos muy vulnerables. Consiguientemente, una vez se dispuso de mejores equipos, fueron retirados de la línea del frente y destinados a teatros de operaciones donde eran empleados más en tareas de patrulla que de combate. Entre estos lugares destacaban los Balcanes, donde los vehículos sirvieron en operaciones contra los partisanos. Frecuentemente, unidades que operaban en el Frente Oriental desde finales de 1942, eliminaron los cañones y utilizaron los chasis para transporte de abastecimientos.

Características

Panzerjäger I
Tripulación: tres hombres.
Peso: 4 000 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Maybach NL 38 que desarrollaba 100 hp de potencia.
Dimensiones: longitud total 4,14 m; anchura 2,013 m; altura 2,1 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 40 km/h; alcance 140 km; pendiente 57 por ciento; obstáculo vertical 0,37 m; zanja 1,4 m; vadeo 0,6 m.

Imperial War Museum

Este SdKfz 101* Panzerjäger I *fue el primer ejemplar capturado por los Aliados en el norte de África y objeto de un examen muy profundo. Montaba un cañón contracarro de 4,7 cm ex checo en un afuste abierto que usaba sólo un escudo frontal para la protección de la tripulación.



Imperial War Museum

Esta fotografía de un* Panzerjäger I *muestra la naturaleza extemporizada de esta temprana conversión alemana, hecha en un intento para prolongar la vida operativa del carro ligero PzKpfw I. El cañón era bastante potente, pero el montaje prácticamente carecía de protección.

ALEMANIA

Marder II

Al igual que el PzKpfw I, al entrar el PzKpfw II en 1935 enteramente en servicio estaba pensado para ser utilizado únicamente como un carro de entrenamiento y desarrollo. De hecho, tuvo que ser usado desde 1942 como carro de combate, simplemente porque no había suficientes vehículos para remplazar el modelo a quien sustituyó bastante bien, a pesar del hecho de la limitación de su armamento principal a un cañón de 2 cm: en 1941 el PzKpfw II fue retirado para su renovación pues su armamento sólo era capaz de penetrar blancos de corazas delgadas y la pequeña torre no podía acomodar un arma más pesada. En cambio, la cadena de producción del chasis todavía estaba en activo y, en una época en que parecían demasiado valiosos, se aprovechó la oportunidad y se convirtió el PzKpfw II en un *Panzerjäger*.

Al prototipo de este nuevo *Panzerjäger* se le dotó de un cañón contracarro de 5 cm, pero la versión de producción recibió como equipamiento una versión especial del cañón contracarro *Pak* 40 de 7,5 cm, conocido como el *Pak* 40/2. Este potente cañón constituyó el arma contracarro normalizado del Ejército alemán y la incorporación de una superior movilidad añadía un considerable potencial de perforación al cañón. Éste se colocó detrás de un escudo acorazado de 10 cm de espesor, inclinado por la parte trasera que proporcionase a la dotación la adecuada protección. Para equilibrar el peso del cañón, el motor se desplazó hacia atrás, y la cubierta del motor fue utilizada como plataforma de trabajo para servir al cañón. El vehículo fue conocido como Marder II (*Marder* significa marta), aunque otras denominaciones mucho más embarazosas (tales como 7,5-cm *Pak 40/2 auf Slf II*) se usaron en los documentos oficiales.

El Marder II se fabricó hasta 1944 y se convirtió en una de las muchas adaptaciones alemanas de cañones autopropulsados más ampliamente usadas. En términos de producción, es destacable la construcción en mayor número que cualquier otra arma de este tipo, pues se realizaron 1 217 ejemplares. Desde luego el Marder II resultaba un arma eficiente campo a través y en combate, y el cañón, virtualmente, podía dejar fuera de combate a cualquier carro enemigo. Se instalaron sobre la cubierta del motor rampas para 37 proyectiles y también dispuso de un espacio donde alojaba 600 balas para la ametralladora transportada habitualmente, una MG34 o MG42 de 7,92 mm.

Gran parte de la producción del Marder II se destinó al frente oriental, aunque este cazacarros estuvo allí donde hubo tropas alemanas en combate. Hacia 1944, el modelo estaba fuera de producción y la tripulación se reducía frecuentemente a un hombre para conservar potencial humano, sin que cesase el desarrollo del vehículo. En las últimas etapas de la guerra, algunos Marder II fueron equipados con detectores de rayos infrarrojos para localizar blancos durante la noche, y algunos de estos equipos fueron usados en acción en el frente oriental al final de la guerra. Sin embargo, en aquellos momentos tal novedad poco podía influir en el resultado de la misma.

Imperial War Museum

El SdKfz 131 Marder II montaba un cañón* Pak *40/2 de 7,5 cm y fue una de las más importantes conversiones* Panzerjäger. *Basado en el PzKpfw II* Ausf *A, C o F, se produjeron 1 217, utilizados en todos los frentes. La tripulación era de cuatro hombres, entre los que se contaba el conductor.

Características

Marder II
Tripulación: tres o cuatro hombres.
Peso: 11 000 kg.

Imperial War Museum

Un Marder II con un cañón* Pak *40/2 de 7,5 cm. Aunque este vehículo fue uno de los* Panzerjäger *más importantes (numéricamente), resultaba bastante alto y por lo general carecía de protección.

Planta motriz: un motor de gasolina Maybach HL 62 que desarrollaba 140 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 6,36 m; anchura 2,28 m; altura 2,20 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 40 km/h; alcance en carretera 190 km; pendiente 57 por ciento; obstáculo vertical 0,42 m; zanja 1,8 m; vadeo 0,9 m.

Este perfil de un Marder II nos muestra la altura del montaje de la versión del cañón contracarro alemán* Pak *40/2 de 7,5 cm.

ALEMANIA

Marder III

Existen dos cañones autopropulsados conocidos como Marder III y que usaron el mismo chasis, una derivación del chasis del carro Skoda TNHP-S. Este carro de combate fue producido originalmente para el Ejército checo por la factoría Skoda de Pilsen, pero con la anexión del estado checo por Alemania en 1939, Skoda continuó su trabajo en la producción de carros de combate para el Ejército alemán bajo la designación de PzKpfw 38 (t). Los alemanes introdujeron muchos cambios en los diseños originales de Skoda, tanto en producción como posteriormente en servicio, de modo que, en 1941, el PzKpfw 38 (t) se puede considerar como un diseño alemán; sin embargo, la torre original era demasiado pequeña para llevar armas lo suficientemente potentes para derrotar al armamento enemigo después de 1941, y el chasis se mantuvo entonces en producción para un número de usos alternativos.

Una de estas alternativas vio la luz en 1941. La aparición de carros tales como el soviético T-34 supuso al principio que el Ejército alemán no disponía de ningún cañón contracarro lo bastante potente para dejarlo fuera de combate, de manera que se hicieron toda clase de apresuradas innovaciones para contrarrestar este problema. Una de ellas consistió en tomar el chasis del PzKpfw 38 (t) e instalarle un cañón de campaña soviético capturado, el modelo 76,2 mm de 1936. Ésta era una buena arma de doble uso, utilizable también como arma contracarros, de ahí que los alemanes llegaran hasta el extremo de adaptar algunas con la función de cañones contracarro especializados. En el PzKpfw 38 (t) se montó el cañón sobre un escudo fijo, y la adaptación se empezó a producir antes de 1942 como Marder III, o *Panzerjäger 38(t) für 7,62 cm Pak 36(r)*. Se realizaron alrededor de 344 modificaciones, y el Marder III se usó no sólo en el frente oriental sino también en el Norte de África y otros lugares. Sin embargo, en ese momento sólo era considerado como un remedio de urgencia hasta que fueran utilizables un número suficiente de *Pak* 40 de 7,5 cm alemanes. Cuando esto sucedió, en 1942, la producción del Marder III armado con cañón soviético cesó y comenzó la versión con cañón alemán. La combinación cañón/chasis se llamó aún Marder III, pero presentaba la designación de *Panzerjäger 38(t) Ausf H für 7,5 cm Pak 40/3* y usaba un escudo con ciertas diferencias respecto del montado en el modelo anterior. El primero de los Marder III armados con *Pak* 40 fue puesto en acción durante las últimas etapas de la campaña de Tunicia, donde algunos fueron capturados, lo que proporcionó a los estados mayores aliados de inteligencia bastante preocupación. Pero su «hallazgo» duró un tiempo relativamente corto, pues pronto el Marder III sufrió otra transformación.

Hacia 1943, los diversos cañones autopropulsados alemanes que utilizaban los chasis de Skoda empleaban el PzKpfw 38(t) como una base. Sin embargo, algunas versiones iniciales (incluso el Marder III original) estaban desequilibrados en la parte delantera lo que limitaba a su vez su movilidad. Utilizando el diseño checo original como base, los ingenieros alemanes recolocaron el motor en el frontal del chasis y trasladaron la plataforma de trabajo a la parte trasera con la intención de producir un cañón autopropulsado especializado. Tan pronto como fue utilizable, la producción del Marder III cambió una vez más a la configuración del nuevo *Panzerjäger 38 (t) Ausf M für 7,5 cm Pak 40/3*, con el cañón y su protección en la parte de atrás del vehículo. Esto proporcionó un vehículo mejor equilibrado.

Características

Panzerjäger 38(t) Ausf M
Tripulación: cuatro hombres.
Peso: 11 000 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Praga AC que desarrollaba 150 hp de potencia.
Dimensiones: longitud total 4,65 m; anchura 2,35 m; altura 2,48 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 42 km/h; alcance en carretera 140 km; pendiente 57 por ciento; obstáculo vertical 0,84 m; zanja 1,3 m; vadeo 0,9 m.

Este Marder III fue capturado en abril de 1943 en el norte de África y montaba su* Pak *40/3 de 7,5 cm en posición central. Era una conversión muy simple del chasis de un carro checo, pero resultaba también muy efectivo.

Imperial War Museum

El Marder III presentaba el cañón colocado en la parte trasera del chasis y el motor en la delantera. Esto daba al vehículo un mayor equilibrio y mejor manejo del que se produjeron 800 ejemplares que todavía utilizaban componentes básicos del carro PzKpfw 38(t).

Imperial War Museum

El cazacarros

Los cazacarros derivaron tanto de las doctrinas tácticas como de la necesidad de producir vehículos de combate en grandes cantidades. Con el paso del tiempo, a los medios producidos específicamente se unieron otros que eran resultado de montar cañones potentes en las barcazas de carros anticuados. Los cazacarros alemanes del final de la guerra representaron la máxima expresión del concepto, pues eran capaces de dejar fuera de combate a cualquier carro que se les pusiese a tiro.

El concepto del cazacarros como vehículo diferente de los carros de combate debe haberse originado a partir de dos corrientes básicas de pensamiento: una es la teoría del vehículo armado producido específicamente para un despliegue táctico como cazacarros; y la otra basada en la utilización de chasis de carros ya existentes u otros vehículos blindados similares que pudieran llevar un armamento más potente que aquellos para los que fue originalmente diseñado. Ambas filosofías estaban en apogeo en la segunda guerra mundial.

El concepto de vehículos diseñados específicamente como armas perforantes fue el resultado de las ideas norteamericanas de finales de los años treinta y principios de los cuarenta. Los estadounidenses concibieron la idea de que las rápidas columnas de vehículos blindados, epitomizadas por las divisiones *Panzer* alemanas, podrían ser detenidas en su avance mediante la única utilización de una masa de cañones de gran velocidad y de gran calibre, tanto remolcados como autopropulsados. En aquel momento existía en varios ejércitos del mundo la costumbre de considerar que los carros de combate no podrían encontrarse con otros vehículos similares enemigos. El carro de combate presenta gran movilidad, un potente armamento principal y protección para sus tripulantes. Los vehículos que surgieron como carros especializados en la destrucción de otros carros de combate usados por el Ejército de EE UU carecían de estas ventajas globales y aunque éstos pudieran tener, en efecto, un armamento principal mucho más potente, no prestaban la protección adecuada a la tripulación, con la notable excepción del M18 Hellcat que, en movilidad, podía ser comparado con otros medios equivalentes. En 1944 esta idea ya estaba presente en las concepciones del Ejército de EE UU y los cazacarros especializados se distribuyeron a las formaciones acorazadas más convencionales, en las que fueron usados como cañones de asalto e incluso como artillería autopropulsada.

De esta forma, el concepto norteamericano de cazacarros nos podría parecer ahora como un aberración, de manera que la segunda corriente de pensamiento se convirtió en la prevalecedora en el transcurso de la segunda guerra mundial. La mayoría de los carros de combate usados en la guerra podrían ser vistos en la actualidad como escasamente armados, una situación común a casi todos los diseños de un período en el que se consideró que no habría mucha demanda de cañones para carros de combate con calibres superiores a los 40 mm, ya que sobre el terreno los vehículos enemigos estaban poco protegidos y, por lo tanto, en realidad no se necesitarían cañones más pesados. Por ello, los carros de combate podían fabricarse relativamente pequeños, con torres menores. Este estado de cosas, una vez que comenzaron los combates, no continuó durante mucho tiempo, sobre todo a partir de 1940. Pronto se aprendió que se necesitaban nuevos carros de combate con blindajes más espesos, lo que hizo surgir la necesidad de producir proyectiles más pesados que permitieran perforarlos. Esto quedó claramente demostrado en 1941 con la llegada del carro soviético T-34, ya que su combinación de mayor coraza y un potente cañón de 76 mm lo convertían prácticamente

Imperial War Museum

El M10 norteamericano, usado por los diversos ejércitos aliados, incluso el de la Francia Libre, aparece fotografiado durante unas maniobras en el norte de África. El M10 estaba relativamente protegido y tenía una torre abierta que montaba el cañón de gran velocidad de 7,62 mm.

Imperial War Museum

Basado en el chasis ampliamente usado del Panzer IV, el Jagdpanzer IV combinaba un potente cañón Pak 39 de 7,5 cm con una superestructura acorazada y unas buenas prestaciones globales. El blindaje, bastante inclinado, daba una mayor protección a los cuatro tripulantes.

Imperial War Museum

Este Elefant, capturado en Italia, lleva una inscripción que le hace sospechoso de ser una trampa. Esta fotografía muestra el tamaño del compartimiento de los seis tripulantes, lo que lo convertía en un vehículo difícil de esconder y fácil de alcanzar.

Imperial War Museum

El SdKfz 139 Marder III, uno de los típicos Panzerjäger improvisados por los alemanes, aunque también era un vehículo muy eficiente. Basado en el chasis de un carro checo, el Marder III llevaba un cañón Pak 40/3 de 7,5 cm que lo hacía potente y manejable. Este es un ejemplar inicial.

en invulnerable ante sus enemigos alemanes de la época; incluso antes de la llegada del T-34, el británico Matilda había demostrado en mayo de 1940 que su blindaje resultaba impermeable a los cañones contracarros alemanes existentes.

El principal problema para los diseñadores y constructores de carros residía en el anillo de la torre, que absorbía la mayor parte del retroceso del cañón. La mayoría de los carros de combate de la época estaban ya dotados con armas tan pesadas como sus torres podían aguantar. La única forma de colocar cañones más grandes consistía en producir carros con torres mayores y eso tardaba tiempo, más del que se disponía por lo general. Diseñar un carro improvisadamente y colocar las necesarias líneas de producción a partir de la nada llegaba a ser un proceso muy lento que sólo naciones como EE UU podían plantearse como un proceso de escasa duración. De esta forma, la mayoría de los carros de combate de la segunda guerra mundial quedaban prácticamente anticuados a los pocos meses de llegar al campo de batalla, al haberse encontrado nuevas formas de vehículos que montaban cañones más largos y potentes.

La respuesta más fácil consistía en la conversión de los carros ya existentes para acomodarles nuevas superestructuras en las que se pudieran montar cañones de mayor calibre con azimut limitado. Por lo común esto significaba la sustitución de la vieja torre y del anillo de la misma y construir sobre el chasis una superestructura parecida a una caja, normalmente con los lados inclinados para dificultar la penetración de los proyectiles, con un nuevo cañón montado en la plancha frontal. Hubo muchas modificaciones de este tipo en el transcurso de los años 1940-1943, sobre todo por parte alemana, conversiones que recibieron la denominación de *Panzerjäger* (cazacarros). Un hecho importante digno de ser recordado al hablar de los *Panzerjäger* es que no eran carros de combate, pues uno de los atributos principales de éstos consiste aún hoy día en su combinación de potencia de fuego, movilidad y protección, y los *Panzerjäger* carecían frecuentemente de alguna de éstas.

La primera generación de modificaciones fue sustituida por ejemplares de plena producción; al principio, mediante la utilización de líneas de montaje ya existentes y después mediante el diseño y la construcción de nuevos vehículos diseñados específicamente como *Panzerjäger*. Naciones como Alemania mantenían una política deliberada que estimulaba el aumento del número de vehículos sobre el campo de batalla, ya que se apreciaba que un montaje de azimut limitado sobre un chasis de oruga podía ser producido en mucho menos tiempo que reconstruir toda una torre a un cargo ya existente. Estas ideas supusieron una merma táctica para Alemania, ya que el armamento con azimut limitado presentaba severas desventajas tácticas.

La principal por supuesto la constituía el propio azimut limitado. En las guerras de movimiento los blancos pueden aparecer por cualquier punto del horizonte y si un objetivo aparece por un lateral, el *Panzerjäger* tiene que girarse todo hacia él, lo que a menudo lleva bastante tiempo, ya que una vez que éste ha girado, el objetivo puede haberse movido, desaparecido o, lo que es peor, haber disparado contra él, con todas sus consecuencias. Contra este hecho se oponen, por otro lado, la baja silueta del cazacarros, lo que les hace más fáciles de ocultar, siendo el Hetzer el ejemplo más característico.

De esta forma, el cazacarros de la segunda guerra mundial fue ante todo un compromiso entre la potencia del armamento y la economía en la producción. Era relativamente fácil construirlos, aunque en acción carecieran de las ventajas globales de los carros. Casi todo residía en la potencia de su armamento principal, ya que con el azimut limitado se podían montar cañones mucho más pesados que los transportados por un carro de peso y tamaño similares. Posteriores diseños tuvieron una mayor potencia que las apresuradas improvisaciones de los primeros años de la guerra y, por lo tanto, lograron una mayor movilidad.

Imperial War Museum

El SdKfz 184 Elefant (o Ferdinand) se empleó en combate por primera vez en Kursk en 1943 y constituyó un fracaso al no llevar armamento secundario y ser vulnerable ante las tropas cazacarros soviéticas. Aunque era un Panzerjäger *también fue utilizado como cañón de asalto.*

Imperial War Museum

Éste es un SdKfz 132, conversión de un PzKpfw II que montaba un cañón soviético de 7,62 mm. Utilizaba una nueva suspensión de ruedas de gran diámetro y un nuevo casco y, a veces, fue conocido como Marder II. Los cañones ex soviéticos fueron dotados con frenos de boca de los Pak *40.*

Imperial War Museum

Rommel inspecciona una conversión, de aspecto bastante extraño, a partir de un chasis de un carro francés Hotchkiss H.39 que llevaba un cañón Pak *40 de 7,5 cm. Este vehículo se produjo a principios de 1944, en un intento de proporcionar más armas para las defensas de Francia.*

Imperial War Museum

Estos vehículos son conversiones de los carros ligeros PzKpfw II ausf *D ó E con suspensión Luchs (Lince) y cañones de campaña soviéticos de 7,62 cm, modificados para disparar munición contracarro alemana. Se usaron principalmente en el frente del Este.*

ALEMANIA

Hetzer

Aunque las transformaciones de cazacarros a partir de carros de combate, productoras de armas como el Marder III tuvieron un éxito moderado, los resultados mostraron, en términos generales, que resultaban vehículos altos y desmañados, a los que les faltaba belleza, además de evidenciar signos de la precipitación con la que habían sido producidos originalmente. Por el contrario, los diversos *Sturmgeschütz*, autopropulsados de apoyo cercano, demostraron en muchas ocasiones que incluso podían utilizarse como cazacarros, de modo que, en 1943, se decidió producir un *Panzerjäger* ligero con líneas de *Sturmgeschütz*, tomando el chasis del PzKpfw 38(t) como base.

El resultado originó uno de los mejores *Panzerjäger* alemanes: el Jagdpanzer 38(t) *für 7.5 cm Pak 39* o Hetzer. El Hetzer empleaba el motor básico, la suspensión y el tren de rodadura del PzKpfw 38 (t) unidos a un nuevo casco acorazado con los laterales inclinados para proporcionar protección extra a los cuatro tripulantes. El armamento lo constituía el acostumbrado 7,5 cm Pak 39 modificado para el vehículo, junto con una ametralladora instalada en el techo. La producción del nuevo vehículo empezó en Praga en el año 1943 y también se realizó en las factorías de Pilsen, Königrätz, Böhm y Breslau. Éstas pronto trabajaron a velocidad máxima, pues el Hetzer era una combinación muy afortunada de chasis y cañón; pequeño y bajo, sin embargo, estaba bien protegido y presentaba buenas prestaciones campo a través. El cañón podía dejar fuera de combate a todos los carros enemigos a excepción de los más pesados y, sin embargo, el Hetzer resultaba difícil de destruir en combate: era tan pequeño que virtualmente se hacía casi invisible a los artilleros enemigos. Aumentaron las peticiones desde las unidades de primera línea, y al final de 1944 todos los recursos del PzKpfw 38(t) en producción fueron desviados hacia el Hetzer. La fabricación continuó hasta que las factorías fueron ocupadas por los aliados en mayo de 1944, para entonces se habían construido 1 577 ejemplares.

Se produjeron varias versiones del Hetzer: una fue un lanzallamas, el *Flammpanzer 38(t)* y otra, una versión ligera de recuperación, el *Bergepanzer* 38(t). Sin embargo, la historia del Hetzer no terminó en 1945, pues no pasó mucho tiempo antes que el Hetzer volviera a ser producido para el Ejército checo. Este vehículo se exportó entre 1947 y 1952 incluso a Suiza, donde el Ejército helvético empleó estos Hetzer hasta los años setenta.

Los Hetzer del tiempo de la guerra se utilizaron para una serie de pruebas y diversos montajes de armas. En una de ellas se llevaron los cañones conectados directamente el glacis frontal de la coraza y sin ningún mecanismo de retroceso colocado para ver si el montaje podría funcionar, como efectivamente hizo. Un modelo de pruebas consistía en un obús de asalto que montaba una pieza de infantería de 15 cm y existían varios proyectos similares, pero ninguno alcanzó la fase de producción pues las cadenas de montaje tenían que concentrarse en producir más y más Hetzer básicos para cubrir las demandas.

El Hetzer actualmente es considerado como uno de los mejores *Panzerjäger* al ser un pequeño y potente vehículo mucho más económico de producir y emplear que muchos de los otros modelos más grandes.

Características

Hetzer
Tripulación: cuatro hombres.
Peso: 14 500 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Praga AC/2800 que desarrollaba 150-160 hp de potencia.
Dimensiones: longitud total 6,20 m; longitud casco 4,80 m; anchura 2,50 m; altura 2,10 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 39 km/h; alcance en carretera 250 km; pendiente 75 por ciento; obstáculo vertical 1,3 m; vadeo 0,9 m.

Este Jagdpanzer 38(t) Hetzer muestra una ametralladora de control remoto montada en el techo para autodefensa. Las pequeñas planchas laterales servían para proporcionar mayor protección. Se produjeron unos 1 500 ejemplares.

Imperial War Museum

La escasa altura del Hetzer se aprecia claramente en esta fotografía. Obsérvese la forma del mantelete del cañón* Saukopf *(hocico de cerdo), que le proporcionaba una protección extra, y la carencia de freno de boca, normalmente colocado en otros vehículos alemanes de este tipo.

ALEMANIA

Jagdpanzer IV

La experiencia de combate adquirida durante las campañas de 1942 mostró a los estados mayores alemanes de planificación que los vehículos *Sturmgeschütz* de apoyo cercano tendrían que ser rearmados si querían que se utilizaran como cazacarros, y así, la futura arma normalizada que se seleccionó fue la versión larga del cañón de carro de combate de 7,5 cm montado en el Panther. Esta pieza tenía 70 calibres de longitud (era la sustituta de las versiones de 49 calibres para carros y de los contracarros de la serie *Pak* 40) y para albergarlo los vehículos como el *Sturmgeschütz III* requerían considerables modificaciones. Estas adaptaciones necesitaban tiempo, así que se decidió adoptar el chasis del PzKpfw IV, más amplio, como medida provisional. El trabajo de diseño tomó como objetivo este nuevo modelo, aparecido en 1943 bajo la denominación de Jadgpanzer IV *Ausf F für 7,5 cm Pak 39* o *Panzerjäger 39*, pero en la época en que los primeros ejemplares estuvieron preparados, los cañones largos de 7,5 cm fueron necesarios para los carros Panther, y así, los primeros ejemplares tuvieron que contentarse con los cañones de 48 calibres.

Los primeros de estos Jadgpanzer Iv aparecieron en octubre de 1943. Contaba con suspensión, probada convenientemente, y el motor del PzKpfw IV, unidos a un nuevo casco con laterales inclinados de forma satisfactoria. Esta barcaza resultaba mucho más baja que la combinación de torre y casco del carro de combate, y montaba el cañón sobre un mantelete perfectamente protegido

El Jagdpanzer IV (SdKfz 162) constituía una versión* Panzerjäger *del carro PzKpfw IV y tenía su cañón de 7,5 cm en una superestructura formada por planchas blindadas adecuadamente inclinadas.

en el glacis. El resultado tuvo buena aceptación por parte de las tripulaciones *Panzerjäger* que apreciaban la baja silueta y la protección del casco, así que pronto hubo una gran demanda del Jagdpanzer IV. El cañón resultaba lo bastante potente como para destruir cualquier carro enemigo; el Jagdpanzer IV pronto estuvo en acción, y alcanzó apreciables victorias, especialmente en el frente oriental, donde se utilizaron en mayor cantidad. El armamento secundario, compuesto por dos ametralladoras MG34 o MG42 de 7,92 mm, también demostró ser muy efectivo.

Muchos comandantes de las fuerzas acorazadas consideraban al Jagdpanzer suficientemente bueno en su forma original para no requerir ningún incremento del calibre, pero Hitler insistió en que se debía cambiar el cañón largo. Así, durante 1944, aparecieron algunos Jagdpanzer IV *mit 7,5 cm Stuk 42* equipados con la pieza L/70, pero el cambio en la línea de producción necesitaba tiempo, demasiado para el Führer, que persistía con su idea, incluso si ello significaba desviar para este fin la producción de todos los carros PzKpfw IV. Así, apareció un tercer Jagdpanzer IV, esta vez una apresurada adaptación de un casco básico del PzKpfw IV que incorporaba la superestructura de un Jagdpanzer IV y el cañón de 70 calibres. Esta adaptación fue denominada Panzer IV/70 *Zwischenlösung* (provisional) y puesta en producción a finales de 1944.

En servicio el Jagdpanzer IV con cañón de 70 calibres, demostró ser un potente destructor de carros, pero el peso extra de la pieza supuso un incremento del peso frontal, hasta el extremo de que las ruedas de voladura delanteras tenían que ser revestidas de acero en lugar de caucho para soportarlo. El peso del cañón también redujo la prestación total del vehículo, especialmente en terreno abrupto. Sin embargo, a fines de 1944 y principios de 1945 tales desventajas se dejaban pasar por alto, pues los Aliados estaban a las puertas del Reich y tenía que utilizarse cualquier cosa que se pudiese colocar en el campo de batalla.

Características

Jagdpanzer IV *mit 7,5 cm Stuk 42*
Tripulación: cuatro hombres.
Peso: 25 800 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Maybach HL 120 que desarrollaba 265 hp de potencia.
Dimensiones: longitud total 8,58 m; anchura 2,93 m; altura total 1,96 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 35 km/h; alcance en carretera 214 km; pendiente 57 por ciento; obstáculo vertical 0,6 m; zanja 2,3 m; vadeo 1,2 m.

Imperial War Museum

Este Jagdpanzer IV, uno de los primeros producidos presenta aún el freno de boca. Las versiones posteriores utilizaron un cañón de 7,5 cm más largo, aunque la longitud de la pieza a menudo hacía que el chasis pesara más; y versiones posteriores también usaron planchas de blindaje laterales adicionales. Este* Panzerjäger *se convirtió en uno de los mejores de su tipo.

ALEMANIA

Nashorn

En los años centrales de la guerra, el Ejército alemán desarrolló un gran número de apresuradas improvisaciones con el propósito de emplear una cantidad utilizable de Panzerjäger en el campo de batalla, y algunas de estas improvisaciones se comportaron mejor que otras. Una de estas precipitadas medidas fue la adopción de un vehículo especial de transporte de armas que originalmente había sido producido para transportar el gran obús de 15 cm sFH 18 y conocido como *Geschützwagen III/IV* ya que estaba basado en el chasis del PzKpfw IV, pero se usaron también algunos componentes de la dirección del PzKpfw III. A pesar de la gran demanda de la versión de artillería de este transporte de armas, se decidió adaptarlo para transportar el cañón contracarros 8,8 cm *Pak* 43, bajo la denominación 8,8 cm *Pak 43/1 auf GW III/IV*. El primero de estos *Panzerjäger* salió de producción en el transcurso de 1943 y el modelo fue conocido bajo dos nombres: el oficial, Nashorn (rinoceronte), y el de Hornisse (avispa) también muy aplicado.

El Nashorn era uno más de los diseños «provisionales» de *Panzerjäger*, pues aunque el cañón estaba montado detrás de una coraza frontal y lateral, ésta resultaba relativamente delgada y abierta por arriba y por detrás. El cañón montado quedaba muy alto, característica que mostraba que el Nashorn presentaba deficiencias muy notables en combate, una de las cuales era el problema de esconder la altura y el volumen del vehículo en el campo de batalla. Como el chasis había sido concebido como un transporte de artillería, el problema del tamaño, en principio de poca envergadura, pero para un *Panzerjäger* de considerable importancia, hacía muy difícil la aproximación del carro hasta los blancos. Así, el Nashorn fue empleado como un arma estática capaz de usar el considerable poder y preciso alcance de su cañón para destrozar blancos a distancias de más de 2 000 m.

El Nashorn transportaba una tripulación de cinco hombres, de los que únicamente el conductor estaba bajo una completa protección de la coraza. El resto de la tripulación se alojaba en el compartimiento abierto de combate, cubiertos con una lona para protegerlos de los elementos. Muchos de los 40 proyectiles transportados se alojaban en depósitos a lo largo de las paredes del compartimiento abierto, y el artillero estaba equipado no sólo con los acostumbrados aparatos de visión directa sino también con los mecanismos de artillería para las ocasiones en que el *Pak* 43 se podía utilizar como cañón de largo alcance. Durante las últimas fases de la producción, el *Pak* 43 fue reemplazado por el similar *Pak* 43/41, de 8,8 cm, un arma introducida para acelerar la producción del *Pak* 43; aunque fue producido de forma diferente al original, era idéntico en lo que concernía a la balística.

La mayor parte de la producción del Nashorn tuvo su desarrollo en el Deutsche Eisenwerke, en Teplitz-Schönau y Duisburg, y en 1944, en la época en la que los últimos vehículos salían de las líneas de producción, se habían realizado 473 unidades. En combate, el potente cañón hizo del Nashorn una eficaz combinación de vehículo y cañón, pero realmente fue demasiado alto y voluminoso para la función de *Panzerjäger* y únicamente la escasez de mejores carros que éste, en esa época, lo mantuvo en producción. Posteriormente fue reemplazado por el *Jagdpanther*.

El SdKfz 164 Hornisse fue el primer* Panzerjäger *equipado con el cañón* Pak *43/1 de 8,8 cm y usaba el mismo chasis que el Hummel.

Características

Nashorn
Tripulación: cinco hombres.
Peso: 24 400 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Maybach HL 120 que desarrollaba 265 hp de potencia.
Dimensiones: longitud total 8,44 m; longitud casco 5,80 m; anchura 2,86 m; altura 2,65 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 40 km/h; alcance 210 km; pendiente 57 por ciento; obstáculo vertical 0,6 m; zanja 2,3 m; vadeo 0,8 m.

ALEMANIA

Panzerjäger Tiger (P) Elefant

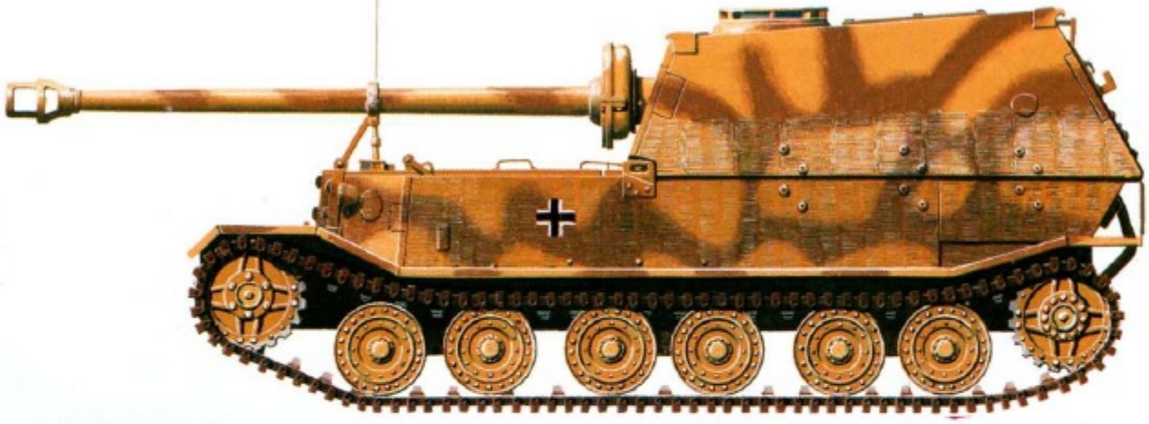
Cuando el carro de combate que finalmente se traduciría en el Tiger estaba aún en su fase de diseño, dos compañías, Henschel y Porsche, competían por el contrato de producción. La oferta de Porsche fue durante una época la más favorecida, principalmente como resultado de la influencia del profesor Porsche sobre Hitler, pero también porque el diseño parecía tener una radical innovación al emplear una transmisión eléctrica, con un motor de gasolina principal. Sin embargo, la propuesta de Porsche no superó las pruebas y la oferta de Henschel llegó a convertirse en el PzKpfw VI Tiger.

Pero mientras se producía el proyecto de Henschel, el cambio de marchas y los cascos Porsche estaban también listos para su fabricación; entonces se decidió poner el diseño Porsche en producción, para usarlo como cazacarros pesado tras instalarle el nuevo cañón contracarro de 8,8 cm *Pak* 43/2, un desarrollo del primitivo cañón antiaéreo *Flak* 17-38 (el Pak 43 se consideraba un cañón nuevo que disparaba munición más potente que los anteriores cañones). Este cañón se colocaría en una amplia superestructura acorazada con azimut limitado; se produjeron 90 vehículos con este sistema, que se convirtieron en el *Panzerjäger* Tiger (P), más tarde conocido como Ferdinand o Elefant. (La (P) de esta designación significaba Porsche).

Los Elefant se fabricaron en el Nibelungwerke con alguna prisa, en el transcurso de los primeros meses de 1943, nacida esta urgencia en el requerimiento de Hitler quien pedía que estuvieran listos para el principio de la principal campaña de 1943, iniciada contra el saliente de Kursk en el frente oriental; los nuevos carros de combate Panther también fueron incluidos para que debutaran en combate en la misma batalla. La producción se retrasó y el entrenamiento de las tropas acorazadas para usar estas nuevas máquinas demoró hasta el 5 de julio de 1943 el inicio de la ofensiva.

Por entonces, el Ejército Rojo estaba más que preparado para recibirles. Las defensas del saliente de Kursk eran formidables y el retraso posibilitó que el Ejército Rojo dispusiera sus defensas en profundidad, así que cuando los alemanes atacaron, sus esfuerzos valieron muy poco. La batalla de Kursk resultó un espantoso bautismo de fuego para los Elefant, organizados en dos batallones (*Abteilungen*) del *Panzerregiment* 654. Incluso antes de entrar en acción, comenzaron las dificultades: los Elefant habían sido forzados a la acción antes de que se hubieran solucionado muchos de sus problemas técnicos y muchos quedaron averiados tan pronto como comenzaron a avanzar. Aquellos que alcanzaron las líneas soviéticas también encontraron contratiempos, pues aunque los vehículos estaban dotados con los más potentes cañones, carecían de cualquier tipo de armamento secundario para su autodefensa. Los grupos de infantería soviética contracarro hormigueaban sobre ellos y les colocaban cargas para romper sus orugas, o los destruían de otras formas. Las tripulaciones de los Elefant no contaban con medios para protegerse y aquellos que podían salir o abandonar sus vehículos, huían.

Algunos Elefant sobrevivieron a Kursk y poco después se les proporcionaron ametralladoras para la autodefensa, pero el vehículo nunca se recobró de su desastroso debut. Los pocos que sobrevivieron se destinaron a otros frentes, por ejemplo Italia.



Imperial War Museum

Arriba. El Elefant usaba una compleja planta motriz doble que accionaba una transmisión eléctrica que no funcionó demasiado bien en combate. Era demasiado pesado, lento y desequilibrado, lo que lo hacía más un cañón pesado de asalto que un* Panzerjäger. *La mayoría se emplearon en la URSS, aunque algunos llegaron a Italia en 1944.

El Elefant resultó uno de los fracasos de los diseñadores de* Panzerjäger *alemanes porque, a pesar de su cañón de 8,8 cm, era demasiado pesado y, lo que es más importante, los primeros ejemplares carecían de cualquier clase de armamento defensivo. También tenía una mecánica demasiado compleja.

Características

Elefant
Tripulación: seis hombres.
Peso: 65 000 kg.
Planta motriz: dos motores de gasolina Maybach HL 120 TRM de doce cilindros en uve que desarrollaban una potencia de 530 hp y accionaba una transmisión eléctrica Porsche/Siemens-Schuckert.
Dimensiones: longitud total 8,128 m; anchura 3,378 m; altura 2,997 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 20,1 km/h; alcance en carretera 153 km; pendiente 40 por ciento; obstáculo vertical 0,8 m; zanja 2,65 m; vadeo 1,0 m.

ALEMANIA

Jagdpanther

El inicio de la fabricación, en febrero de 1944, del vehículo ahora conocido como Jagdpanther, marcó un cambio decisivo, en una época en que los *Panzerjäger* eran apresuradas adaptaciones o improvisaciones hasta el punto en que el cazacarros se convirtió en un arma diseñada a propósito. El Jagdpanther se discutió a principios de 1943, cuando los cazacarros se necesitaban en grandes cantidades, y cuando se confiaba en que al tomar el mejor chasis de carro disponible, las cifras de producción alcanzarían la demanda creciente. Así, el chasis del Panther fue empleado casi sin cambios como base del nuevo *Panzerjäger* y se le montó un cañón contracarro *Pak* 43 de 8,8 cm sobre una superestructura inclinada, con una ametralladora MG34 o MG42 de 7,92 mm para su defensa. El prototipo, entonces conocido como *Panzerjäger* Panther, fue mostrado a Hitler en octubre de 1943 y fue él mismo quien decretó que el nombre debía cambiarse por el de Jagdpanther.

El Jagdpanther era uno de aquellos vehículos cuyas excelencias podían ser propagadas justificadamente, pues aparecía como un soberbio vehículo de combate y estaba destinado a ser uno de los más famosos de entre los muchos carros de combate de la segunda guerra mundial. De gran regularidad, buena protección y con un potente cañón instalado, contaba además con un aura a su alrededor que lo distinguía de todos sus contemporáneos. El diseño estaba tan bien calculado que hoy no podría dejarse fuera de lugar en cualquier parque de carros de combate, cuarenta años después de su primera aparición. El Jagdpanther con toda seguridad podía dejar fuera de combate a cualquier carro de combate enemigo, incluso al pesado JS-2 soviético, aunque para ello se requería un impacto lateral. A veces, los Jagdpanther, aislados o en grupos, podían retrasar el avance de los blindados aliados durante considerables períodos de tiempo; afortunadamente para los aliados, la producción del Jagdpanther nunca alcanzó el previsto rendimiento de 150 por mes. En abril de 1945, cuando las facilidades de producción se vieron desbordadas, sólo se habían concluido 382, algo que resultó beneficioso para las tripulaciones de carros de combate aliados. La causa principal de estas bajas cifras de producción residía en los daños y desperfectos causados por las incursiones aéreas de bombarderos aliados sobre los dos centros principales de producción, la planta MIAG de Braunschweig y el Brandenburg Eisenwerk Kirchmöser en Brandenburg, desperfectos que provocaron la introducción de varios cambios en los Jagdpanther en servicio. Algunos presentaban anchos manteletes sujetos con tornillos, mientras que otros llevaban manteletes mucho menores. Versiones de la producción final empleaban cañones fabricados en dos partes para facilitar el cambio de bocas de fuego cuando los calibres se estropeaban.

El Jagdpanther disponía de una tripulación de cinco hombres y, dentro de la bien inclinada superestructura, pesadamente acorazada, había espacio para 60 proyectiles. Al finalizar la guerra, aún había planes para producir una nueva versión con el cañón contracarro de 12,8 cm, aunque dadas las circunstancias sólo se había construido una maqueta de madera; pero incluso con el cañón normal de 8,8 cm, el Jagdpanther fue verdaderamente un formidable cazacarros al que temían y respetaban mucho las tripulaciones de los carros aliados.

Características

Jagdpanther
Tripulación: cinco hombres.
Peso: 46 000 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Maybach HL 230 que desarrollaba 600-700 hp de potencia.
Dimensiones: longitud total 9,90 m; longitud casco 6,87 m; anchura 3,27 m; altura 1,7 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 55 km/h; alcance 160 km, pendiente 70 por ciento; obstáculo vertical 0,9 m; zanja 1,9 m; vadeo 1,7 m.

El Jagdpanther en acción

Pese a las limitaciones que suponía el hecho de no contar con una torre giratoria, el Jagdpanther fue el mejor cazacarros de la guerra. Bien acorazado, su motor Maybach era capaz todavía de darle la movilidad necesaria, al tiempo que su cañón Pak 43/3 L/71 de 88 mm era un enemigo formidable para cualquier carro aliado. Y cuando aprovecharon las ventajas que les brindaba el terreno centroeuropeo, los Jagdpanther fueron capaces de defender sus posiciones contra la aplastante superioridad numérica enemiga.

Imperial War Museum

Este Jagdpanther de producción inicial todavía utiliza el mantelete del cañón soldado, que posteriormente sería remplazado por uno atornillado. Este ejemplar también incorpora el primer tipo de bloques de visión del conductor, posteriormente sustituidos por una sola pieza. Estos modelos iniciales fueron producidos por MIAG, en Braunschweig, y el cañón por Krupp.

A comienzos de 1944, época durante la que los primeros Jagdpanther se distribuyeron entre las unidades *Panzerjäger*, las tripulaciones ya poseían bastante experiencia en el arte de combatir desde sus especiales plataformas contracarro. La *Panzerjägertruppen*, a la que se le asignaron los nuevos Jagdpanther, estaba compuesta por hombres bien experimentados que ya habían entrado en combate con sus *Panzerjäger*. Su experiencia sería vital en los meses siguientes al ser el Jagdpanther precisamente el *Panzerjäger* que esperaban durante años.

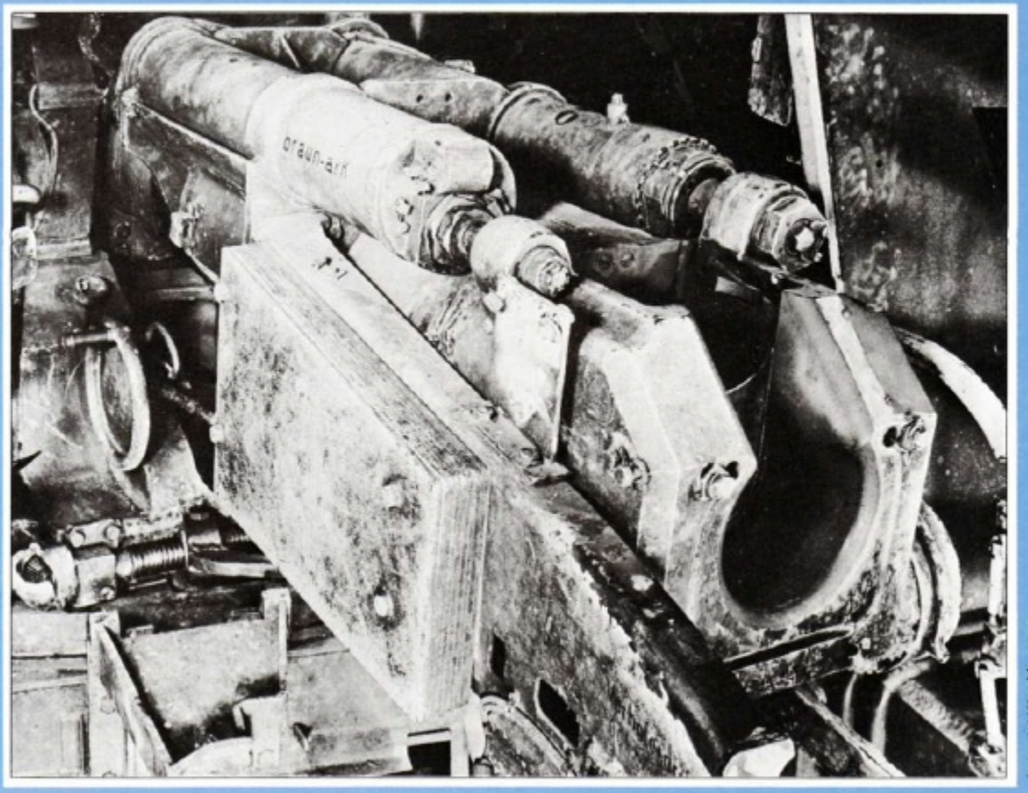
Las tripulaciones de cazacarros combatieron previamente sobre lo que eran plataformas móviles descubiertas y escasamente protegidas, y aunque los vehículos, de modo habitual, transportaban cañones potentes como el *Pak* 40 de 7,5 cm, sus tripulantes habían tenido que servir dichos cañones con sólo un pequeño blindaje entre ellos y sus oponentes, y con frecuencia sin ninguna cobertura en los laterales ni en la parte trasera. Esta carencia de protección convertía a los servidores en muy vulnerables, incluso a las armas de fuego portátiles y a las heridas por metralla de morteros y proyectiles de artillería. Los nuevos Jagdpanther presentaban coraza de fuerte espesor en las planchas laterales y también en el techo. Para añadirle mayor protección, el blindaje era muy inclinado, de modo que los proyectiles perforantes que hacían impacto en ella podían ser desviados. El blindaje frontal presentaba un espesor de 80 mm y mantenía un ángulo de 35º de inclinación. El masivo mantelete del cañón, siempre el blanco principal de cualquier artillero contracarro, tenía un espesor de no menos de 120 mm.

El cañón era bastante bueno. Era el *Pak* 43/3 de 8,8 cm con una boca de fuego de 71 calibres de longitud, la misma usada para armar al enorme Tiger II (Königstiger). Este cañón era capaz de perforar hasta 274 mm de blindaje a 500 m con su proyectil especial *Panzergranate* 40/43 e incluso a 2 500 m era capaz de atravesar 159 mm de coraza. De esta forma, la tripulación podía destruir con toda seguridad cualquier tipo de carro de combate que se le pusiese a tiro en el campo de batalla. Sin embargo, la ausencia de armamento secundario, que tanto perjudicó a los Elefant en Kursk, no se iba a volver a repetir. En la plancha frontal inclinada se disponía de un montaje esférico con una ametralladora MG34 o MG42 de 7,92 mm que permitiera mantener alejados a los infantes de las escuadras cazacarros enemigas. Esta defensa cercana se suplementaba con un montaje en el techo de la torre, donde llevaba una nueva y poco usual arma defensiva, conocida como la *Nahverteidigungswaffe* (literamente armamento de defensa cercana), que consistía en un proyector de pequeñas cargas explosivas contra la infantería enemiga.

Para añadir aún más protección contra las escuadras cazacarros enemigas que por 1944 aparecían muy frecuentemente en todos los campos de batalla, los Jagdpanther estaban recubiertos por una substancia, conocida como *Zimmerit*, una especie de emplaste que hacía muy difícil que se adhirieran al casco cargas magnéticas. Este recubrimiento tenía sus limitaciones y, a menudo, tras un período de tiempo, se desprendía en escamas, aunque aún en esas circunstancias todavía funcionaba contra pequeñas cargas magnéticas. Las planchas laterales del vehículo podían hacer detonar los proyectiles de carga hueca antes de que pudieran pasar al interior del casco. Esto se conseguía en virtud de delgadas planchas de metal que ocasionaban la detonación de la cabeza de combate de los proyectiles y disipaban su fuego letal antes de que llegaran a incrustrarse en el blindaje principal. De esta forma, las planchas eran muy útiles contra las armas de la infantería tales como lanzagranadas o granadas contracarro.

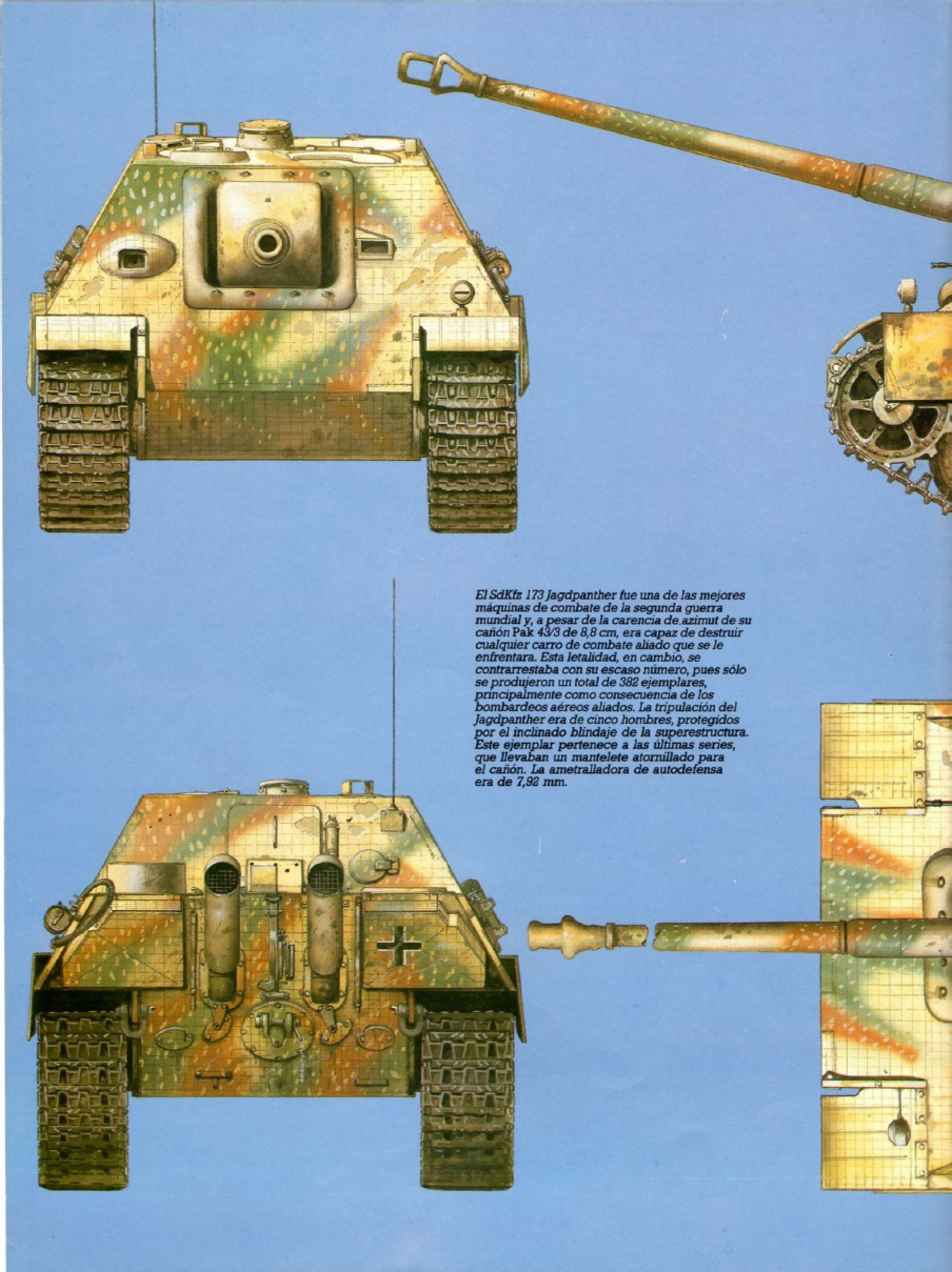
Una vez dentro, los tripulantes miraron a su alrededor y les gustó lo que vieron. El interior era bastante estrecho, ya que el enorme mecanismo de la culata del *Pak* 43/3 y las rampas para los 60 proyectiles de munición no dejaban mucho espacio, pero los cinco hombres que componían la tripulación encontraron que éste resultaba suficiente para trabajar. El conductor iba sentado en el lado izquierdo del frontal, mientras que en el otro lado del cañón lo hacía el operador de radio, que también manejaba la ametralladora de montaje esférico. Detrás de ellos estaban el artillero (con sus sistemas de miras montadas sobre el techo) y el cargador. El comandante de carro se sentaba en la trasera del compartimiento, que se encontraba bajo su cúpula. En la pared trasera de la superestructura aparecía la escotilla del compartimento principal, a través de la cual entraban o salían los tripulantes, pero que también podía actuar como escotilla de carga para los grandes proyectiles de munición. Bajo el compartimiento se hallaba el lugar de almacenamiento de los 600 cartuchos de la ametralladora.

Una vez que tuvieron la oportunidad de conducir sus nuevos Jagdpanther, las tripulaciones quedaron encantadas; cada miembro de la tripulación debería estar capacitado para conducir el vehículo en caso de que fuera herido el conductor y todos pronto opinaron que el Jagdpanther tenía bastante fuerza y se manejaba muy bien. La potencia era desarrollada por un motor Maybach HL 230 P30 instalado en la trasera. Esta unidad de doce cilindros en uve podía suministrar siempre la suficiente potencia al Jagdpanther, y le proporcionaba además una buena rela-



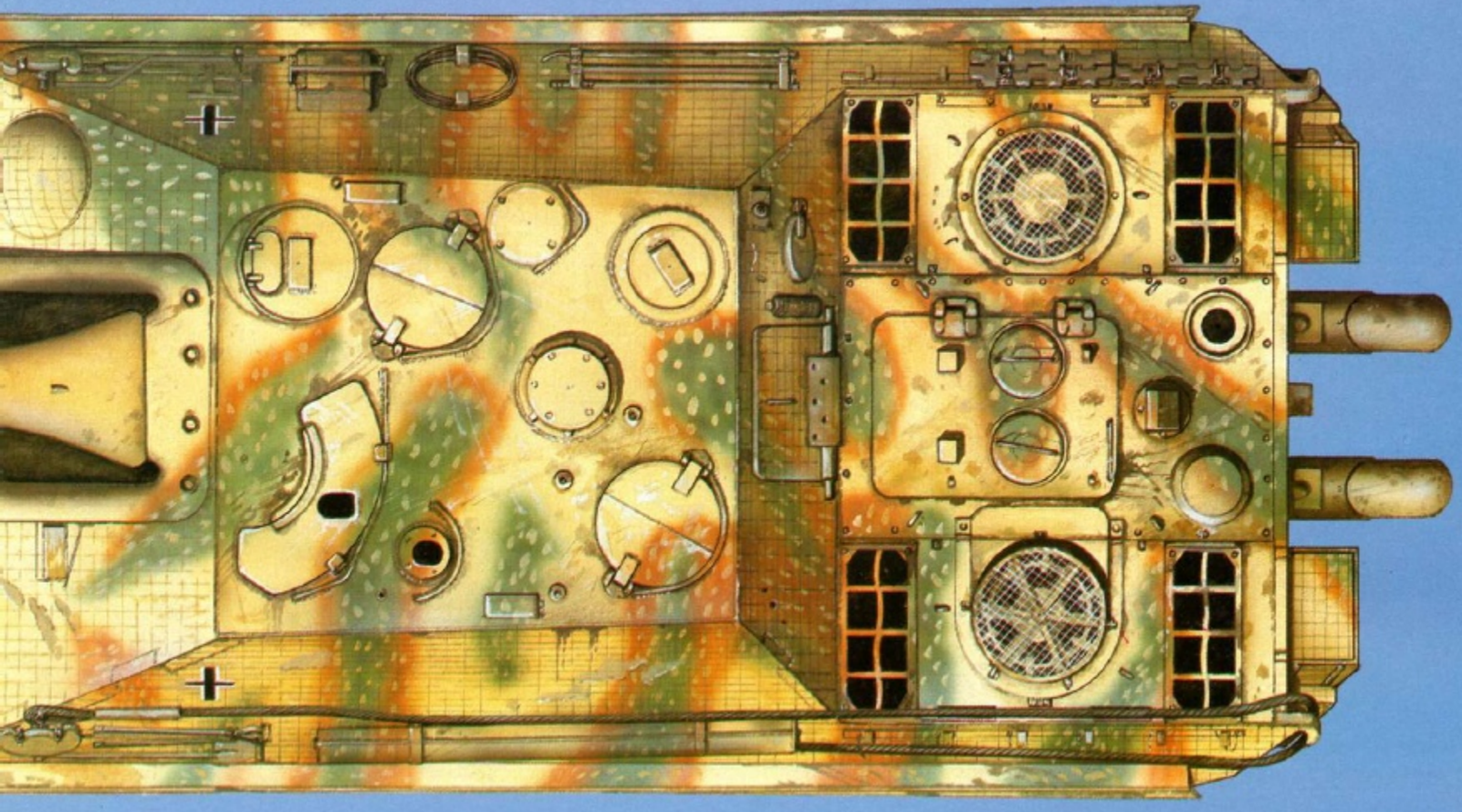
Imperial War Museum

Esta enorme culata con obturación por cuña de deslizamiento vertical iba en el interior del Jagdpanther. Los dos cilindros sobre el mecanismo son los sistemas de retroceso y recuperación y el cierre se cerraba por sí sólo en el momento de introducir los proyectiles, que eran expulsados automáticamente.



El SdKfz 173 Jagdpanther fue una de las mejores máquinas de combate de la segunda guerra mundial y, a pesar de la carencia de azimut de su cañón Pak 43/3 de 8,8 cm, era capaz de destruir cualquier carro de combate aliado que se le enfrentara. Esta letalidad, en cambio, se contrarrestaba con su escaso número, pues sólo se produjeron un total de 382 ejemplares, principalmente como consecuencia de los bombardeos aéreos aliados. La tripulación del Jagdpanther era de cinco hombres, protegidos por el inclinado blindaje de la superestructura. Este ejemplar pertenece a las últimas series, que llevaban un mantelete atornillado para el cañón. La ametralladora de autodefensa era de 7,92 mm.

SdKfz 173 Jagdpanther



El Jagdpanther en acción

Imperial War Museum

El techo, muy inclinado, del Jagdpanther permitía apuntar el cañón en su depresión máxima de manera que era lo único que se veía del vehículo cuando éste se emplazaba cuidadosamente. El largo tubo lateral contiene las baquetas y también pueden verse eslabones extra de las orugas en ese mismo lugar.

Imperial War Museum

Este Jagdpanther, acabado de salir de la línea de montaje, lleva sus herramientas y otros accesorios intactos. La superestructura está recubierta con Zimmerit, *una sustancia destinada a prevenir la aplicación de cargas magnéticas. Las grandes ruedas laterales daban una mayor protección.*

ción potencia/peso. Aunque toda la agilidad del pesado Jagdpanther no podía ser descrita como una cosa fabulosa, constituía sin duda una mejora definitiva sobre los otros tipos de cazacarros usados hasta entonces. En concreto, la colocación del cañón tan atrás en la superestructura inclinada le convertían particularmente en un carro con el morro poco pesado.

La movilidad del Jagdpanther se puso a prueba tan pronto como el tipo entró en combate. Entre los primeros que lo hicieron estuvieron los pocos que quedaron involucrados en junio de 1944 en los combates de Normandía tras la operación «Overlord». A pesar del hecho de que fueron, por lo general, sobrepasados en número por los carros aliados, los Jagdpanther consiguieron dar cuenta de una asombrosa cantidad de carros enemigos, desproporcionada con su inferioridad numérica. Fue durante este período cuando las tripulaciones de Jagdpanther comenzaron a notar de modo progresivo que, aunque con bastante frecuencia se hallaban en mitad de situaciones en las que vencían, casi siempre tendían a la retirada. La razón de esto era muy simple: los Jagdpanther estaban siendo sobrepasados por inmensas cantidades de equipo y material enemigo. No importaba cuántos Sherman destruían los Jagdpanther, siempre había más detrás y los Aliados parecían tener stocks ilimitados, y mientras las fábricas seguían produciendo cada vez más. Los alemanes no se encontraban en la misma situación; cada vez que se perdía un Jagdpanther, casi por lo general cogido por un flanco y a escasa distancia por un carro de combate que no había sido visto mientras el cazacarros alemán disparaba contra otros, no podía ser reemplazado por una razón muy simple: no podían construirse los suficientes Jagdpanther. Las oleadas de incursiones aéreas aliadas que bombardeaban el Reich día y noche no sólo destrozaron las cadenas de montaje alemanas, sino que crearon el pánico en las cadenas internas de comunicación alemanas, carreteras, ferrocarriles y canales que suministraban materiales a las factorías. De esta forma, cada vez que un Jagdpanther se entregaba a una *Panzerjägertruppen* debía valorarse como un artículo preciado más allá de su valor monetario, ya que si se perdía en combate, no había otro para remplazarlo.

Soldados aliados inspeccionan un Jagdpanther puesto fuera de combate. Es un tipo inicial que carece del mantelete atornillado en el cañón. Obsérvese el tamaño de la vaina de munición situada delante del vehículo y el glacis frontal de éste.

Imperial War Museum

Esto era particularmente destacable en el frente oriental, donde durante 1944 el Ejército Rojo presionaba hacia las fronteras del Reich. Allí existía escasa elegancia en los combates. El Ejército Rojo avanzaba siempre precedido por un masivo bombardeo artillero y oleadas de carros de combate T-34 que llevaban tras de sí escuadras de infantes soviéticas. Bajo tales circunstancias una única unidad *Panzerjäger* equipada con Jagdpanther no podía resistir todas las oleadas de carros de combate del Ejército Rojo. Desde posiciones cuidadosamente camufladas, los Jagdpanther destruirían a los T-34 antes de que éstos alcanzaran sus radios de combate y si la situación táctica exigía una emboscada a distancias menores, las ametralladoras del Jagdpanther se usarían para barrer a los infantes que marchaban tras los tanques soviéticos. No obstante, el problema del frente oriental residía en la frecuencia con que los Jagdpanther tenían que operar en grupos de uno o dos a fin de cubrir mayor extensión del frente de batalla.

Por ello, para añadir algo de protección (y asegurarse de que podían luchar y retirarse para volver al combate al día siguiente) las *Panzerjägertruppen* desarrollaron diversas estratagemas tácticas: una consistía en esconder al Jagdpanther en situaciones de emboscada mediante el simple sistema de colocarlos en el interior de una casa o de una granja, un viejo truco de las *Panzerjägertruppen* acomodado bastante bien a los Jagdpanther, ya que los edificios proporcionaban un buen escondite y además ofrecían mayor protección. Cuando llegaba el momento de sacar el vehículo de allí, podía salir a través del edificio tanto por delante como por detrás. Otro truco empleado consistió en hacer el mayor uso posible de la depresión del cañón. De nuevo esto también era una artimaña bastante antigua, pero como la pieza tenía una depresión de –8°, el vehículo podría emplazarse en zanjas de las que sólo sobresalían el cañón y algo del frontal. Con un poco de camuflaje encima, el Jagdpanther resultaba casi invisible y ningún objetivo que quedara entre sus 22° de azimut podía escapar; por esta razón, el techo del Jagdpanther estaba inclinado hacia la parte de delante, lo que daba al comandante un excelente campo de visión.

Éstas sólo son dos muestras de las estratagemas utilizadas por las tripulaciones de Jagdpanther, pues muchas más emplearon los carristas más experimentados, hombres que ya habían probado su valía en combate y que consiguieron utilizar las ventajas de sus vehículos para combatir, sobrevivir y volver a disponer de ellos al día siguiente. Sin embargo, los cazacarros alemanes eran continuamente sobrepasados en número, y a pesar de la gran cantidad de carros de combate aliados que ellos destruyeron, siempre llegaban más refuerzos, de modo que las *Panzerjägertruppen* fueron forzadas a retirarse hasta las fronteras del Reich y a su inevitable derrota.

ALEMANIA

Jagdtiger

Hacia 1943 dominaba una costumbre alemana cosistente en que, tan pronto como un nuevo diseño de carro de combate se revelaba aprovechable, debía fabricarse una versión dotada con superestructura fija. Así, cuando apareció el impresionante Tiger II o Königstiger (Tigre Real), se desarrolló el correspondiente *Panzerjäger*. Un modelo desarrollado a partir de este carro superpesado apareció en octubre de 1943, y la producción comenzó bajo la denominación *Panzerjäger* Tiger *Ausf B*, más comúnmente conocido como Jagdtiger.

Con el Jagdtiger, los alemanes produjeron el más pesado y potente vehículo acorazado de la segunda guerra mundial. Este se presentaba con un peso oficial de no menos de 70 000 kg, pero más adelante, el equipo de combate y el peso total de la munición, más la tripulación de seis hombres, le añadieron una sobrecarga que alcanzó alrededor de los 76 000 kg. La mayor parte de este peso era atribuible al blindaje, que no tenía menos de 250 mm de espesor en el glacis. Originalmente el armamento estaba compuesto por un cañón contracarro *Pak* 43/3 de 12,8 cm, sustituido posteriormente por el similar *Pak* 80 y, en alguna ocasión, la escasez de estos cañones, provocada por las incursiones de bombarderos aliados, hizo que tuvieran que emplearse los más pequeños *Pak* 43/3 de 8,8 cm. Los cañones de 12,8 cm son las armas contracarro más potentes usadas por cualquiera de los dos bloques durante la segunda guerra mundial y la gran dimensión de su munición hizo que cada Jagdtiger sólo pudiera llevar 38 o 40 proyectiles.

Sin duda alguna, el Jagdtiger resultaba un macizo y potente vehículo, en cuanto a protección y armamento se refiere, pero en lo que afectaba a la movilidad, puede ser considerado como pesado. Estaba impulsado por la misma planta motriz usada en el Jagdpanther, pero con la particularidad de que este motor tenía que desplazar mayor peso en el Jagdtiger, y para ello emplearse al completo, lo que incrementaba considerablemente el consumo de combustible y consecuentemente reducía el alcance. Si avanzaba campo a través, el Jagdtiger mantenía una velocidad de sólo 14,5 km/h, con frecuencia menos. Esto lo reducía de ser un verdadero Panzerjäger a una especie de blocao defensivo móvil, pero durante la época en que el Jagdtiger estaba en servicio, los alemanes libraban una guerra defensiva y la falta de movilidad no era tan desesperada como pudiera haberlo sido en alguna otra ocasión.

Imperial War Museum

Imperial War Museum

Arriba. Los Jagdpanther usaron dos tipos de suspensión. Este ejemplar presenta la Henschel, mientras que otros usaban ruedas mayores de rodaje fabricadas por Porsche. Basado en el chasis del Tiger II, sólo se produjeron 70 y fue el vehículo acorazado más pesado de la segunda guerra mundial.

La cadena de producción del Jagdtiger se encontraba en Nibelungwerk, en St. Valentin, donde la producción total alcanzó únicamente 70 vehículos, principalmente como resultado de los destrozos causados por los bombardeos aliados, no solamente en las factorías, sino también en las líneas de abastecimientos de material. Una vez acabada la guerra existían dos tipos de Jagdtiger, uno con la suspensión Henschel, y versiones posteriores con un eje de rueda adicional y suspensión Porsche. En ambas formas, los Jagdtiger demostraron ser pesados en grado sumo, y aunque sobre el papel fueron de los vehículos de combate usados durante la segunda guerra mundial más pesadamente acorazados y protegidos, permanecieron considerablemente faltos de potencia, un hecho que los convertía poco más que en plataformas de armas móviles.

Características

Jagdtiger

Tripulación: seis hombres.
Peso: 76 000 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina Maybach HL 230 que desarrollaba 600-700 hp de potencia.
Dimensiones: longitud total 10,654 m; anchura 3,625 m; altura 2,945 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 34,6 km/h; velocidad máxima campo a través 14,5 km/h; alcance en carretera 170 km; pendiente 70 por ciento; obstáculo vertical 0,85 m; zanja 3,0 m; vadeo 1,65 m.

El enorme Jagdtiger, con su cañón de 128 mm, fue un vehículo muy potente pero carecía de fuerza motriz y era tan pesado que casi podía considerarse un arma defensiva. No se fabricaron muchos antes de que terminara la guerra, aunque sus 250 mm de blindaje frontal lo hacían muy difícil de destruir en combate.

ITALIA

Semovente L.40 de 47/32

Durante el transcurso de la segunda guerra mundial, los italianos nunca destacaron por dramáticas innovaciones, en lo que se refiere a diseños de vehículos acorazados. Sin embargo, en un aspecto se situaron al lado del pensamiento táctico dominante, pues estuvieron interesados a fines de los años treinta en el concepto de cazacarros. En esta época produjeron un diseño conocido como *Semovente* L.3 de 47/32, que montaba un cañón contracarro de 47 mm con una longitud de ánima de 32 calibres (de ahí

El Semovente L.3 de 47/32 italiano fue un intento temprano de montar un cañón contracarro en el chasis de un carro ligero y usado en diversas pruebas. Carecía de protección para sus servidores y posteriormente fue remplazado por diseños mejores.

47/32). El L.3 llevaba el cañón sobre una montura abierta en la parte delantera del chasis pequeño y bajo y transportaba una tripulación de dos hombres. Este proyecto inicial no llegó muy lejos, pues prácticamente no proporcionaba protección a la tripulación y la idea atrajo poca atención.

Al entrar en 1941 los italianos en guerra se dieron pronto cuenta de que su muy alardeada arma acorazada estaba seriamente infradotada de cañones y le faltaba protección; esto resultaba particularmente cierto en sus carros ligeros, en los que la tesorería italiana había invertido en grado considerable, especialmente en la serie L.6 a la que faltaba generalmente protección, además de estar armada con un cañón corto de 37 mm de limitada capacidad de penetración. La principal versión de combate, el L.6/40, probó pronto tener poco valor frente a los blindados británicos, entonces en servicio en el Norte de África, pero en cambio era maduro para la adaptación usual del cañón contracarro con azimut limitado. Ante esta situación no pasó mucho tiempo sin que las firmas Fiat-SPA y Ansaldo intentaran emplear el chasis como base de un cazacarros.

El cañón usado para el nuevo vehículo consistía en una versión fabricada bajo licencia del potente cañón austriaco de infantería contracarro Böhler de 47 mm, uno de los de mayor penetración de todas las armas con capacidad perforante de la época. Este cañón se montó en el nuevo *Semovente* L.40 de 47/32 directamente en una superestructura en forma de caja, sobre el ligero chasis del carro, pero aunque esta simple colocación rendía bastante bien, las planchas laterales de la superestructura no disponían de otra protección que la proporcionada por sus lados inclinados. A pesar de esta deficiencia fueron aptos desde 1942 en adelante para el combate.

Tras la rendición de los italianos en 1943 a los aliados, los alemanes, rápidamente, capturaron muchos vehículos blindados pertenecientes a éstos, más todo el equipo que pudieron. El *Semovente* L.40 se encontraba entre este botín y rápidamente se distribuyó como parte del equipo de las unidades alemanas que luchaban en Italia. Sin embargo, las condiciones del terreno de muchos campos de batalla italianos durante los largos combates hacia el norte, mantenidos entre 1944 y 1945, eran tales que los blindados sólo pudieron ser usados en escasas ocasiones, y los *Semovente* L.40 con frecuencia se veían despojados de su armamento contracarro y empleados como puestos de mando móviles, con un armamento formado por una ametralladora Breda Modelo 38 de 8 mm.

El *Semovente* L.40 de 47/32 pudo haber sido una simple adaptación y creó poco impacto sobre los blindados enemigos, pero demostró que los italianos habían asimilado el concepto de cazacarros en un período muy anterior a la guerra y lo supieron utilizar tanto como se lo habían permitido sus limitadas bases de producción.

Características

***Semovente* L. 40 de 47/32**
Tripulación: dos hombres.
Peso: 6 500 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina SPA 18D de cuatro cilindros que desarrollaba 80 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 4 m; longitud casco 3,782 m; anchura 1,92 m; altura 1,63 m.

Imperial War Museum

El* Semovente *L.40 de 47/32 se empleó en cierta cantidad en el Ejército italiano y luego en el alemán y era una conversión del carro ligero L.6/40 con un cañón de 47 mm contracarro. Su superestructura paralelepípeda se utilizó más tarde para puestos de mando móviles y el transporte de municiones.

Prestaciones: velocidad máxima en carretera 42,3 km/h; alcance en carretera 200 km; pendiente 84 por ciento; obstáculo vertical 0,8 m; zanja 1,7 m; vadeo 0,8 m.

ITALIA

Semovente M.41M de 90/53

Los italianos usaron los chasis de sus carros M13 como base para un determinado número de cañones autopropulsados *(Semovente)*, pero muchos de ellos siguieron los pasos de los *Sturmgeschütz* alemanes para su construcción y fueron empleados como autopropulsados de apoyo cercano. A veces, podían ser empleados contra los carros de combate con alguna garantía de éxito, pero ésta no era su función principal y los italianos fabricaron solamente un tipo de cazacarros pesado. Este fue el *Semovente* M.41M de 90/53, que usaba el chasis del carro M.14/41, consistió en un desarrollo de la serie de carros M.13.

El Semovente M.41M de 90/53 llevaba una potente arma con capacidad perforante en la forma del cañón antiaéreo 90/53, un arma larga y muy potente que tenía unas prestaciones muy similares a la de la famosa serie alemana de 8,8 cm. Las principales características de este cañón estaban señaladas por la designación 90/53, pues era un cañón de 90 mm con una longitud de ánima de 53 calibres. Para acomodar la montura del cañón se adelantó el motor mientras el cañón se montó sobre la parte trasera. En combate, dos hombres se sentaban sobre el montaje del cañón, tras el escudo protector; no había ninguna otra forma de protección, pues la intención italiana era que un arma tan potente no fuera usada directamente en la línea del frente, sino que debía emplearse como un arma inmóvil que disparase sobre blancos desde una larga distancia. No podía llevar ninguna munición sobre el mismo vehículo, de manera que 26 proyectiles eran transportados en una conversión especial del carro ligero L.6 que usaba una superestructura en forma de caja muy similar a la del *Semovente* L.40 47/32, y otros 40 se transportaban en un remolque especial.

Después de observar la potencia de la serie alemana *Flak* 8,8 cm, los italianos se dieron prisa para empezar la producción de su *Semovente* M.41M. El primer ejemplar salió de las cadenas de producción de Fiat, SPA y Ansaldo durante 1941, pero al final sólo lograron terminar 48 ejemplares. La principal razón de esta pequeña cantidad residía en la falta de potencial de producción dentro de la industria italiana y las presiones constantes para las necesidades del cañón 90/53 como arma antiaérea. En el campo de batalla, el *Semovente* M.41M probó ser un arma potente, en especial en las desoladas llanuras de los desiertos del Norte de África, pero una vez que la campaña terminó, también lo hizo la carrera de este cazacarros en el Ejército italiano. Poco después de la caída de Sicilia y de la invasión de la Italia continental, los italianos se rindieron. Los alemanes habían previsto tal decisión y con rapidez se apoderaron de todo el material de guerra que pudieron aprehender; entre el lote capturado se encontraba una cantidad de *Semovente* M.41M. Los alemanes pronto tuvieron bajo control la producción de munición para el cañón, y, así, el arma terminó como parte del inventario de guerra del Ejército alemán. En aquellos momentos persistían pocas posibilidades para su capacidad como cazacarros, pues gran parte de la campaña tenía lugar en un país montañoso donde pocos carros se podían mover; así que el *Semovente* fue utilizado principalmente como artillería de largo alcance.

Características

***Semovente* M.41M de 90/53**
Tripulación: (sobre el cañón) dos hombres.
Peso: 17 000 kg.
Planta motriz: un motor de gasolina SPA 15-TM-41 de ocho cilindros que desarrollaba 145 hp de potencia.
Dimensiones: longitud 5,205 m; anchura 2,20 m; altura 2,15 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 35,5 km/h; alcance en carretera 200 km; obstáculo vertical 0,9 m; zanja 2,1 m; vadeo 1 m.
Blindaje: de 10 a 40 mm.

El* Semovente *M.41M de 90/53 fue el cazacarro italiano más potente y usaba un cañón antiaéreo de 90 mm sobre el chasis de un carro M.15/42.

Un* Semovente *M.41M de 90/53 es examinado por soldados norteamericanos tras ser destruido en 1943 en Sicilia. Para servir el cañón, la tripulación debía poner pie a tierra detrás del mismo y sólo el conductor quedaba dentro. Estos cañones se estrenaron en el norte de África a finales de 1943 y gozaron de bastante respecto.

Imperial War Museum

La batalla de las Ardenas

Hitler comenzó a planear un contraataque masivo a medida que los ejércitos aliados avanzaban inexorablemente a través de Francia hacia las fronteras del* Reich. *Pese a la proximidad del Ejército Rojo y a la opinión contraria de sus generales, el Führer insistió en su intento de repetir uno de los mayores golpes de efecto de 1940, el ataque a través de los bosques de las Ardenas.

Imperial War Museum

Esta fotografía pertenece a una película de propaganda que muestra a infantes alemanes que pasan junto a un vehículo aliado incendiado. A pesar de sus éxitos iniciales al atrapar por sorpresa en diciembre de 1944 a los Aliados, la superioridad aérea aliada fue el instrumento decisivo en la batalla una vez que las condiciones climatológicas lo permitieron.

A mediados de diciembre de 1944 el grueso principal de las fuerzas aliadas se hallaba concentrado (como también lo estaba la atención del alto mando aliado) hacia ambos extremos del frente. En el norte, los ejércitos anglo-canadienses, al fin habían llegado a Amberes y desde allí se abrieron paso hacia el estuario del Scheldt, mientras los 1.er y 9.º Ejércitos de EE UU se encontraban muy cerca del río Neder y amenazaban las vitales presas del Roer. En el sur, el 3.er Ejército del teniente general George Patton, confiaba en abalanzarse sobre la región del Sarre, hacia el Rin, en Mannheim.

Entre las dos potentes agrupaciones se disponía, a lo largo de 145 km de frente, de unos 80 000 soldados norteamericanos, el grueso de los cuales lo constituían el VIII Cuerpo del general de división Troy Middleton que había sido transportado desde Gran Bretaña, respaldado por una división acorazada, la 9.ª, que acababa de llegar a última hora a esta área y todavía no había entrado en combate. El hecho de encontrarse en este lugar se debía a que esta parte del frente, la sección de las Ardenas, era una parte tranquila, cubierta enfrente por la Schnee Eifel, escasamente poblada, y tras las colinas cubiertas de árboles y los ríos trucheros existía una región relegada, a pesar de los hechos de 1940, al ser considerada como una zona impracticable para la guerra abierta. Más aún, habían caído las primeras nieves del invierno y se extendían sobre sus cabezas pesadas nubes que mantenían en el suelo a las fuerzas aéreas aliadas y alemanas. Tanto los soldados veteranos como los novatos se guarecían en sus abrigos, esperaban escuchar los informes de fuertes combates al norte y al sur y daban gracias de no estar allí mientras soñaban con la Navidad.

Por ello quedaron atónitos cuando a las 05,30 horas del 16 de diciembre se vieron sorprendidos por el mayor bombardeo artillero que, incluso los veteranos, habían experimentado y cuando tras períodos que variaban entre 20 a 90 minutos se asomaban a las tinieblas del amanecer se encontraron invadidos por tropas de choque alemanas que surgían de delante de sus posiciones, seguidas por escasas pero potentes unidades acorazadas y de infantería mecanizada.

Todo había sido idea de Hitler, algo normal en este período de la guerra, en directa contradicción con los consejos ofrecidos por los generales de sus ejércitos.

Es más, una vez finalizada la lucha en la bolsa de Falaise, Hitler había anunciado que en noviembre se debería preparar una fuerza de unas 25 divisiones para lanzar una gran contraofensiva contra las tropas anglonorteamericanas y, para asombro del Alto Mando alemán, estas fuerzas deberían crearse haciéndolas aparecer de cualquier rincón de Alemania.

De esta forma, se formaron tres ejércitos y a mediados de diciembre se les ordenó, bajo riguroso secreto, que se agruparan en el escasamente ocupado hueco de 145 km que cubría el VIII Cuerpo de EE UU. En el norte, se colocaron las unidades del 6.º Ejército *Panzer* de las SS, al mando del capitán general Sepp Dietrich, antiguo comandante de la guardia personal de Hitler de los días de luchas callejeras y, posteriormente, de la 1.ª División de *Panzer* de las SS «Liebstandarte Adolf Hitler». En mitad del frente se hallaba el 5.º Ejército *Panzer*, al mando del veterano general Hasso von Manteuffel y en el flanco sur del ataque el hueso contra el que cualquier posible contrataque hacia el norte llevado a cabo por las formaciones del 3.er Ejército de EE UU se estrellaría, el 7.º Ejército alemán, al mando del general Erich Branderburger.

En total, cerca de 200 000 hombres tomarían parte en la operación *«Wacht am Rhein»*, equipados con más carros de combate, más artillería y más municiones de los que habían pertrechado a cualquier fuerza alemana desde hacía muchos meses; en adición a estas divisiones más o menos convencionales se disponía en la retaguardia de 1 200 paracaidistas al mando del coronel von der Heydte, un veterano de Creta, que se lanzarían en pleno asalto principal para cortar puentes y carreteras y atacar cualquier estado mayor enemigo que pudieran encontrar. Más aún, para ayudar a sembrar la alarma y el descontrol, el famoso comandante de unidades especiales Otto Skorzeny mandaba una fuerza de voluntarios que conducían vehículos norteamericanos y llevaban uniformes norteamericanos, un truco que podía causarles su fusilamiento si caían en manos aliadas.

El objetivo para esta fuerza subrepticiamente montada estaba en Amberes, además de abrir una grieta en los ejércitos aliados que amenaza-

Un M10 en las Ardenas. Este vehículo pertenece al 1.er Ejército y por esta época de la guerra este modelo ya se empleaba menos como un cazacarros y más como un cañón de asalto, para lo que no estaba destinado idealmente al carecer de blindaje suficiente. Este M10 lleva algunos «pasajeros» y está dotado con una ametralladora de 12,7 mm.

Imperial War Museum

Imperial War Museum

Imperial War Museum

Arriba. Esta fotografía parece ser del coronel Peiper, el oficial de las SS que ejecutó a sangre fría a prisioneros norteamericanos en Malmédy. De hecho, está sacada de una película de propaganda para mostrar el avance alemán. El vehículo, totalmente inapropiado, es un anfibio leichter Personenkraftwagen Typ K2 Schwimmwagen (Kfz 1/20) *de exploración.*

ban las fronteras alemanas, la aniquilación de los ejércitos anglocanadienses y los 1.ºr y 9.º Ejércitos norteamericanos mediante la inanición al serles cortadas sus vías de suministros además de conseguir una inmensa inyección moral para la opinión pública alemana, interrumpir el avance de los Aliados y obligarles a reconsiderar sus futuros planes durante semanas y posiblemente meses.

Todo ello no lo compartían tan fácilmente todos los comandantes alemanes. El mariscal de campo Gerd von Rundstedt, a quien Hitler había nombrado comandante de todo el frente, fue mordaz: «¿Amberes?», gritó, «si llegamos al Mosa nos postraremos de rodillas y daremos gracias a Dios». Sepp Dietrich, que parecía haber perdido por entonces su admiración original por Hitler, remarcó posteriormente: «Todo lo que tengo que hacer es cruzar el río, capturar Bruselas y luego ir a tomar el puerto de Amberes. La nieve ha caído abundantemente y no hay espacio para desplegar cuatro carros de combate de frente, tengo sólo seis divisiones acorazadas. No amanece hasta las ocho de la mañana y es de nuevo de noche a las cuatro de la tarde y mis carros tienen que combatir a oscuras. ¡Y todo ello en Navidad!»

A pesar de todo, ayudados por el factor principal de la sorpresa, algunos de ellos al principio lo hicieron muy bien. Los elementos de vanguardia de la 1.ª División *Panzer* de las SS, al mando de su comandante falto de moral, el coronel Peiper, se abalanzó a través de una brecha sobre las líneas norteamericanas hacia Honsfeld al norte, capturaron un gran depósito de gasolina en Bulligen y después a los soldados norteamericanos que se dirigían hacia Malmédy antes de llegar a Stavelot campo a través. Desafortunadamente para todas las partes implicadas, este hombre, acostumbrado a los salvajes combates del frente del Este, fusiló a 19 soldados norteamericanos en Honsfeld, 50 en Bulligen y casi 100 en Malmédy, un acto de barbarismo que iba a significar su perdición. Cuando los rumores de las masacres llegaron a las posiciones norteamericanas produjeron sentimientos tanto de furia como de desesperación y ocasionaron que se combatiera con una ferocidad que ensombreció los importantes avances alemanes en el sur.

Una de las puntas de lanza de Von Manteuffel tuvo un éxito similar al de Peiper, aunque sin su falta de moral, y alcanzó el pueblo de Auw justo en frente de la vital intersección de carreteras de Saint Vith, pero aquí cayó ante los cazacarros y

Izquierda. El* Sturmbahnführer *Otto Skorzeny fue el responsable y organizador de la fuerza de infiltración en la retaguardia norteamericana que usaba vehículos y uniformes capturados al enemigo en un intento de crear la confusión en las líneas aliadas. La operación no tuvo éxito y muchos alemanes hechos prisioneros mientras vestían el uniforme norteamericano fueron fusilados como espías.

El* shock *inicial causado a las fuerzas norteamericanas por el potente empuje alemán fue rápidamente sustituido por fieros combates de desgaste. Los decisivos encuentros que tuvieron lugar entre Bastogne y Saint Vith, donde la punta de lanza de Von Manteuffel se vio forzada a dirigirse hacia el sur a causa de la artillería y los cazacarros, permitió al general Braddley mover su 12º Grupo de Ejércitos hacia el flanco de los alemanes. La concentración de artillería, carros y cazacarros llegó a provocar el pánico en las extensas líneas alemanas.

La batalla de las Ardenas

Imperial War Museum

Un M10 de la 90ª División de Infantería norteamericana se mueve a través de los restos de Berle, en Luxemburgo, con la tripulación dispuesta a atacar los nidos de resistencia alemana de los alrededores. A lo largo de la campaña de las Ardenas el tiempo fue muy malo y las tripulaciones de M10 disponían de escasa protección contra los elementos.

Imperial War Museum

Tripulantes de un M10 se reúnen con la 3ª División Acorazada y se toman un corto descanso durante las últimas operaciones de 1944 en las Ardenas. El fuego está avivado por leña de cajas de munición, ya que las tropas norteamericanas en campaña no estaban tan bien avitualladas como las de otros ejércitos aliados.

Imperial War Museum

Tripulantes de carros M4 Sherman de la 3ª División Acorazada del 1.er Ejército de EEUU a la espera de nuevos acontecimientos mientras se toman un descanso en la campaña de las Ardenas. Estos carristas tuvieron mucho trabajo durante 1944 y fue su movilidad y potencia de fuego la que paralizó los avances alemanes y luego los obligó a retroceder.

artillería de las divisiones de infantería norteamericanas, que forzaron al grueso del ejército de Von Manteuffel a dirigirse hacia el sur, a la brecha entre Saint Vith y la otra intersección de carreteras vital, Bastogne.

Y aquí se concentró la atención de atacantes y defensores. El 12.º Grupo de Ejércitos del teniente general Omar Bradley fue el que recibió la ofensiva en su sección central y, al principio, Bradley escribió que sería un simple ataque para destruir la amenaza de 1.er Ejército sobre el Roer al norte y del 3.er Ejército sobre el Sarre, al sur; pero pronto cambió de opinión, de modo que el 19 de diciembre ordenó al teniente general Courtney Hodges, en el norte, que parte de su 1.ª División sostuviera su flanco y luego marchara hacia Saint Vith, y lo mismo hizo Patton en el sur, quien envió su 4.ª División Acorazada para aliviar la posición de Bastogne. Al ser Patton, naturalmente, objetó al principio, pero luego,de repente, se animó. «¡Qué infierno!» dijo, «nosotros todavía estamos matando *Krauts*», y con la eficiencia que le dio fama, ordenó al grueso de su ejército que girara 90º en 48 horas.

Entretanto, el general Dwight Eisenhower había enviado sus reservas y éstas corrían hacia los dos puntos vitales en cada camión y *jeep* que pudieron encontrar: las 82.ª y 101.ª Divisiones Aerotransportadas, recientemente recuperadas de sus combates en Nimega y Eindhoven, se dirigieron hacia el norte desde las líneas de Patton, de modo que la 101.ª cayó sobre Bastogne, donde comenzaría su famosa estancia, y la 82.ª sobre Saint Vith.

A medida que las puntas de lanza de Von Manteuffel iban más y más lejos (aunque nunca llegaron a cruzar el Mosa, a pesar de la llegada de la 11.ª División Panzer casi a Dinant) los cazacarros norteamericanos y la artillería batían los flancos de la penetración, mientras sus infantes luchaban con valentía delante de la brecha o quedaban aislados en sus posiciones. Durante la mayor parte del tiempo, combatieron sin cobertura aérea ya que el tiempo favorecía a los alemanes, pero en el día de Navidad, después de algunos de los combates más duros de Europa, lograron romper el aguijón de la embestida alemana, aunque Von Manteuffel montara sobre Bastogne un último ataque a la desesperada en el que fue enteramente derrotado.

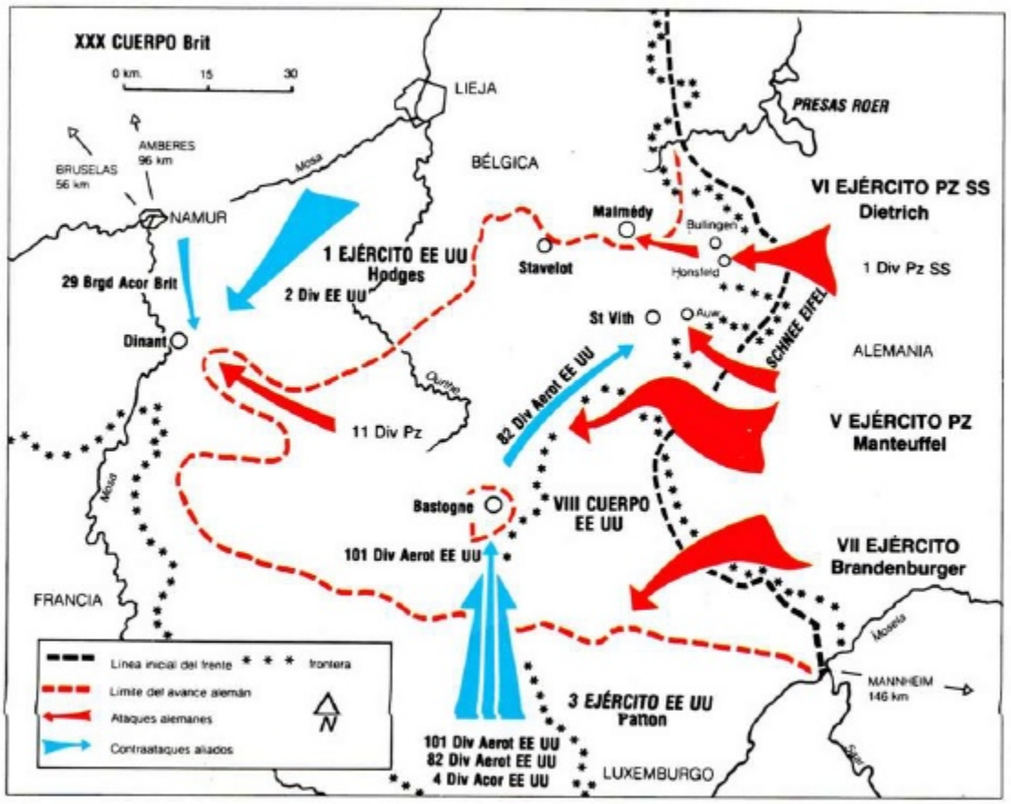
Entretanto, el mariscal de campo Montgomery había asumido el mando en el flanco norte y, a fin de «arreglar el campo de batalla», autorizó una retirada desde Saint Vith y su saliente y llevó a la 29.ª Brigada Acorazada británica más abajo, al flanco derecho de los norteamericanos para sostener la penetración más profunda. Cuando al día siguiente toda la 2.ª División Acorazada norteamericana se les unió, quedó paralizada la última ofensiva occidental de Hitler.

Indudablemente, resultó un duro golpe para los Aliados, que debieron dejar pasar aún varios días hasta que el saliente de las Ardenas quedara limpio totalmente pero, de hecho, la ofensiva había consumido un alto grado de material bélico alemán, que rápidamente disminuía y causó a Hitler la pérdida de valiosos recursos humanos.

De hecho, fue una gran victoria de los ejércitos norteamericanos.

Imperial War Museum

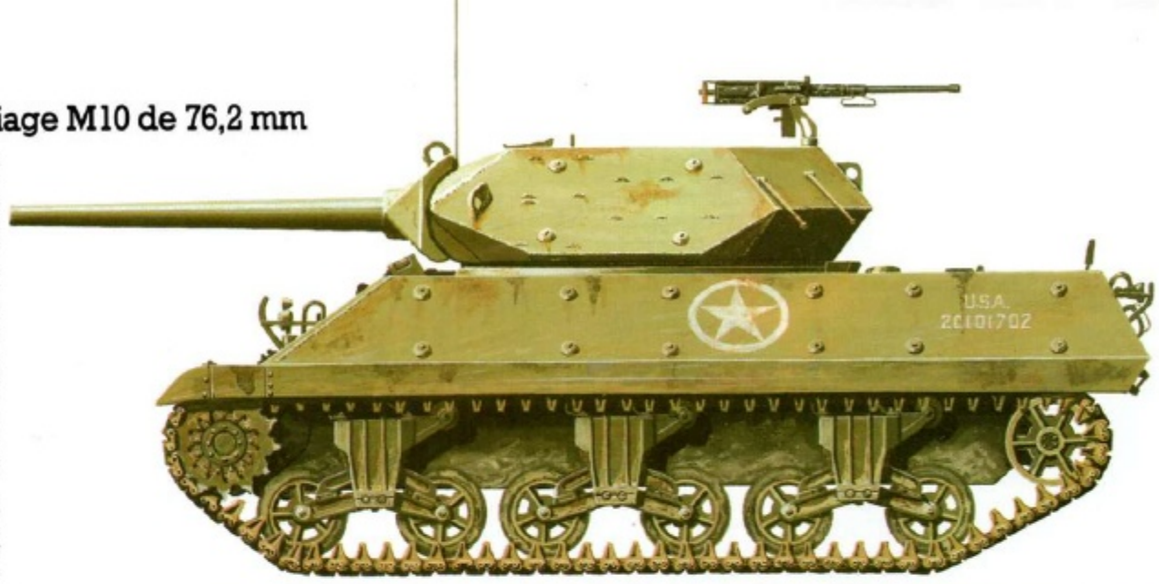
Arriba. Un M10 en marcha hacia las Ardenas cargado de infantes en la torre y el casco. Estos mismos M10 posteriormente serían utilizados para apoyar a los soldados en combate, ya que en las Ardenas los M10 se emplearon escasamente como cazacarros.



Derecha. El último objetivo de la ofensiva de Hitler sobre las Ardenas era capturar Amberes pero, a pesar de todos los esfuerzos alemanes, este objetivo se mostró totalmente irrealizable.

EEUU

Gun Motor Carriage M10 de 76,2 mm



A finales de los años treinta y principios de los cuarenta, el Ejército norteamericano formuló una nueva doctrina táctica en la que formaciones acorazadas de movimiento rápido tendrían que contar con un nuevo cazacarros, que comprendía cañones contracarro de alta velocidad autopropulsados y remolcados. Esta fuerza de cazacarros sería empleada en masa y estaría armada con potentes cañones. Uno de los primeros resultados operacionales de esta doctrina fue el autopropulsado *Gun Motor Carriage* M10, que montaba un cañón de 7,62 mm, conocido como el M7, un desarrollo de un arma antiaérea.

El M10 usaba el chasis principal del carro de combate medio M4A2 (Sherman), junto con un nuevo casco superior escasamente acorazado y una nueva torreta abierta por arriba. El relativamente delgado blindaje del casco fue mejorado por el uso de otro de planchas inclinadas, para incrementar así la protección, mientras también se usó esta inclinación en la torre. A diferencia de otros muchos cazacarros de la época, el M10 presentaba una torre con un sector de tiro en dirección de 360°, pues aunque el M10 fue destinado como un cazacarros, el Ejército norteamericano lo consideró como un vehículo portaarma y no lo empleó para el combate cerrado, de ahí su relativamente escasa coraza. El cañón parece lo suficientemente potente para la época en la que se introdujo. La producción comenzó en setiembre de 1942 y tal era el potencial industrial norteamericano que cuando cesó la fabricación, en diciembre de 1942, se habían montado 4 993 unidades.

La mayor parte de la producción se destinó a los batallones cazacarros del Ejército norteamericano y a principios de 1943 existían 106 batallones en activo, pero a medida que continuaba la guerra, su número disminuyó gradualmente al comprobarse que el concepto de cazacarros como un arma separada del resto de las fuerzas blindadas norteamericanas era falso y a que resultó que el mejor contracarro era precisamente otro carro. De todos modos la fuerza de cazacarros permaneció en activo hasta que la guerra terminó, pues se emplearon muchos batallones en Europa. Hacia el fin de la contienda, bastantes de los M10 y su equipo de cañones asociados y cañones remolcados se emplearon más como fuerzas de asalto que como cazacarros. El M10 constituyó el equipo inicial de estos batallones y fue utilizado no sólo por el Ejército norteamericano sino también por el británico (que lo denominó Wolverine) y, posteriormente, por los ejércitos francés e italiano. El M10 demostró tener menor éxito en combate, pues a pesar de su delgada coraza fue un amplio y voluminoso vehículo, aunque también llegó el momento en que el cañón perdió bastante de su capacidad perforante; a pesar de todo, el M10 todavía estaba en servicio al acabar el conflicto bélico. Por entonces, los británicos rearmaron muchos de sus M10 con cañones de 17 libras y los denominaron Achilles. Entretanto el M10 había sido sustituido por el M10A1, el mismo vehículo pero con el chasis del carro medio M4A3, con una instalación diferente de la planta motriz y algunos otros cambios.

El M10 se usaba en batallones, cada uno con unos 36 M10 y con fuertes elementos de reconocimiento y antiaéreos.

Arriba. El M10 norteamericano fue diseñado para ser el arma principal de las unidades móvles del Mando de Cazacarros y montaba un cañón de 76,2 mm en una torre descubierta. El blindaje resultaba relativamente delgado, ya que el peso de una coraza mayor sacrificaría las prestaciones globales y la velocidad en combate.

Imperial War Museum

A finales de la guerra, el M10 (izquierda) fue suplementado por el M36 (derecha), que usaba un cañón de 90 mm en una torre todavía descubierta. El M36, aunque diseñado en una fecha tan temprana como 1942, tardó mucho tiempo en entrar en producción, de modo que hasta finales de 1944 no llegaron los primeros ejemplares a Europa. Por entonces se emplearon como cañones de asalto.

Características

M10

Tripulación: cinco hombres.
Peso: 29 937 kg.
Planta motriz: dos motores diesel General Motors de seis cilindros que desarrollaban 375 hp de potencia cada uno.
Dimensiones: longitud total 6,83 m; anchura 3,05 m; altura 2,57 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 51 km/h; alcance en carretera 322 km; pendiente 25 por ciento; obstáculo vertical 0,46 m; zanja 2,26 m; vadeo 0,91 m.

EEUU

Gun Motor Carriage M18 de 76,2 mm

Mientras que el M10 se fabricó para los batallones cazacarros tras la adaptación de un chasis ya existente de carro de combate (el M4A2), el *Gun Motor Carriage* M18 fue concebido desde un principio como cazacarros. El desarrollo comenzó durante 1942 y los primeros ejemplares en servicio estaban ya listos en 1943.

El M18 demostró ser uno de los mejores ejemplares, en servicio, dentro del concepto norteamericano de cazacarros. Mucho más pequeño y más rápido que el M10, con sólo la mitad de peso que aquél, transportaba un cañón más potente. Además, el M18 fue el vehículo más rápido usado en acción a lo largo de la segunda guerra mundial. El cañón era el M1A1 de 76,2 mm o el M1A2, el último con bocacha apagallamas. El M1A1 procedía de un desarrollo del cañón utilizado en el M10 pero con mejores prestaciones globales y montado en una torre abierta por arriba. En apariencia, el M18 parecía un carro de combate e incluso disponía de una torre con un sector de tiro en dirección de 360°, pero su blindaje era mucho menor que el que se esperaba para un carro de combate, pues el M18 confiaba más en su movilidad y su notable poder para defenderse. El motor, instalado en la parte trasera del casco, era un radial de aviación de gasolina refrigerado por aire, lo que le hacía lo suficientemente potente para dar al M18 una buena relación peso/potencia y proveerle con una excelente aceleración y agilidad. Se había conseguido una gran capacidad de almacenamiento interno con espacio suficiente para transportar una tripulación de cinco hombres, 45 proyectiles de 76,2 mm y una ametralladora pesada de 12,7 mm para

El M18 Hellcat ostenta la distinción de ser el vehículo acorazado de combate más rápido de la segunda guerra mundial. Armado con un largo cañón de 76 mm constituía un vehículo cazacarros ideal, pero como los otros medios de su tipo, carecía de blindaje.

su autodefensa y antiaérea.

En servicio con los batallones cazacarros se le dio al M18 el nombre de Hellcat, pero a pesar de su éxito en acción, los M18 fueron retirados gradualmente de los batallones, de modo que hacia 1945 muchos M18 fueron usados por formaciones acorazadas convencionales dentro del Ejército norteamericano. En aquellos momentos se empleaban cada vez más como cañones de asalto y artillería autopropulsada clásica.

La marcha de la producción del M18 se extendió de julio de 1943 al mes de agosto de 1944, una vez que resultó evidente que la guerra no se iba a prolongar durante mucho tiempo más. Entre estas dos fechas se produjeron 2 507 ejemplares, algunos de ellos terminados sin torre con la designación M39, para utilizarlos como tropas de alta velocidad o transporte de abastecimientos. También hubo un T65 *Flame Tank* basado en el M18 con un casco superior revisado, que montaba un cañón lanzallamas; por otra parte, el T88 *Howitzer Motor Carriage* fue un intento de montar un obús de 105 mm sobre el chasis. Ninguna de estas versiones pasó de la fase experimental, un destino que compartieron con muchos otros intentos de conversión del M18, entre éstos un puesto de mando móvil, un transporte de herramientas y una versión anfibia.

Características

M18

Tripulación: cinco hombres.
Peso: 17 036 kg.
Planta motriz: un motor radial de gasolina Continental R-975 C1 que desarrollaba 340 hp de potencia.
Dimensiones: longitud total 6,65 m; longitud casco 5,44 m; anchura 2,87 m; altura 2,58 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 88,5 km/h; alcance en carretera 169 km; pendiente 60 por ciento; obstáculo vertical 0,91 m; zanja 1,88 m; vadeo 1,22 m.

Imperial War Museum

Los M18 Hellcat dejaron de producirse en octubre de 1944, después de haberse construido 2 507. El M18 era el único vehículo especialmente diseñado por el Ejército de EEUU como cazacarros y se consideró un vehículo muy eficaz, capaz de destruir a casi todos los carros alemanes.

GRAN BRETAÑA

Archer

Aunque el Ejército británico tendía a retrasarse con respecto a los alemanes en el rearme de sus carros de combate mientras progresaba la segunda guerra mundial, una anticipada decisión por parte de los planificadores británicos en hacer un salto en los calibres de los cañones contracarros desde el 57 mm de seis libras al 76,2 mm, fue muy atrevida pues se hacía cuando el seis libras iniciaba su producción. Se comprendió que el nuevo cañón de 76,2 mm, que pronto sería conocido como el 17 libras, sería un arma más larga y pesada, si se llevaba remolcada, así que se decidió encontrar un medio de conseguir buena movilidad. En teoría, el 17 libras podía usarse como un cañón contracarros, pero los carros de combate suficientemente grandes para llevar tan enorme arma estaban aún fuera de alcance (incluso aún no habían abandonado el tablero de dibujo), así que se tenía que encontrar una alternativa a corto plazo.

Después de experimentar en medios de producción tales como el Crusader, se decidió montar el 17 libras sobre el chasis del carro de infantería Valentine. El Valentine estaba en producción y podía ser adaptado rápidamente para su nuevo papel de vehículo portaarma, al añadirse una superestructura inclinada, abierta por arriba, en la parte delantera del casco. Para asegurar la combinación de chasis y cañón, la parte delantera no debía ser ni pesada ni voluminosa, de modo que se pensó colocar el cañón sobre una montura de azimut limitado en la parte trasera del chasis. Sin duda este vehículo estaba destinado a ser un cazacarros y fue puesto en producción a finales de 1943.

Antes de marzo de 1943, el primer SP *17-pdr* Valentine salió de la cadena de producción como ejemplar inicial de los 800 encargados. Las tropas contemplaron el vehículo con algo de miedo, pues la idea de tener un cañón que apuntaba hacia atrás no era muy usual. Los conductores no las tenían todas consigo, pues estaban instalados en la parte del compartimento de combate y la culata del cañón se hallaba directamente detrás de sus cabezas, de modo que al disparar, la culata retrocedía hasta una pequeña distancia de la cabeza del conductor. El resto de la tripulación se componía del servidor del cañón, el comandante y el cargador. El fuego de protección lo proporcionaba una ametralladora Bren de 7,7 mm.

El Archer británico procedía de una conversión del carro de combate de infantería Valentine que montaba un cañón contracarros de 76,2 mm y disparaba en retirada. El primero de ellos fue usado en combate a finales de 1944 y se reveló un arma muy eficaz, de silueta baja.

En octubre de 1942 los primeros ejemplares de esta combinación lucharon en Europa; en aquellos momentos se conocía al modelo como Archer y en acción su capacidad como cazacarros enseguida quedó presente. El cañón, orientado hacia atrás, demostró que no era un problema, sino más bien una virtud, de manera que Archer en seguida se usó como arma de emboscada, ya que su baja silueta le facilitaba camuflarse en cualquier parte.

Los Archer se emplearon por las compañías contracarro de la Artillería Real y fueron preferidos definitivamente a los pesados y corpulentos cañones remolcados de 17 libras.

El final de la guerra puso fin a la producción del Archer cuando ya se habían fabricado 655 ejemplares de los 800 encargados originalmente. Los Archer llegaron a equipar las unidades contracarro del Ejército británico hasta mediados de los años cincuenta.

Características

Archer

Tripulación: cuatro hombres.
Peso: 16 527 kg.
Planta motriz: un motor diesel General Motors 6-71 de seis cilindros que desarrollaba 192 hp de potencia.
Dimensiones: longitud total 6,68 m; longitud casco 5,54 m; anchura 2,76 m; altura 2,25 m.
Prestaciones: velocidad máxima en carretera 32,2 km/h; alcance en carretera 225 km; pendiente 32 por ciento; obstáculo vertical 0,84 m; zanja 2,36 m; vadeo 0,91 m.

Imperial War Museum

Aunque el cañón colocado en la parte trasera del Archer podía haber sido una desventaja táctica, sus tripulantes la solventaron al disparar desde posiciones emboscadas y luego retirarse para no ser alcanzados por las fuerzas enemigas indemnes.

Armada soviética

3.ª Parte

MoD

Convertidas a partir de la clase de buques lanzamisiles «Krupnyy», las ocho unidades de la clase «Kanin» disponen de un lanzador doble de SAM SA-N-1 Goa.

Aunque bien provistos de buques de combate de superficie, en la actualidad la Armada soviética considera a éstos como auxiliares y utilizables como apoyo de sus armas primarias, es decir la aviación naval y la fuerza de submarinos. De acuerdo a su tamaño y misión, los buques de guerra se dividen en grupos (sólo para los buques menores), brigadas (para grupos de buques menores y unidades de tamaño intermedio) y divisiones y escuadrones (para las unidades mayores disponibles).

Los cuatro portaaviones de la clase «Kiev» y los dos cruceros portahelicópteros de la clase «Moskva» en servicio en estos momentos proporcionan tanto la capacidad antisubmarina embarcada como la experiencia conseguida posteriormente para operar con la siguiente clase de portaaviones de ala fija de propulsión nuclear de la clase «Kremlin», de la que el primero está ya en construcción en Nikolayev (Astilleros n.º 444) junto con un tercer LPD de la clase «Ivan Rogov». Se espera que este navío entre en servicio a finales de los ochenta.

Para respaldar a los portaaviones, los soviéticos disponen en servicio de dos acorazados de ataque de propulsión nuclear, los *Kirov* y *Frunze*, con una tercera unidad de este tipo en construcción. Aunque básicamente del mismo diseño, ambos buques difieren ligeramente en equipo y armamento. Su misión parece ser la de combinar la escolta de superficie y ataque con tareas de mando y control como buques insignia, para lo que están dotados de amplios sistemas de comunicaciones. Para los grupos de acción de superficie en los que no hay disponible un «Kirov», los soviéticos han construido la nueva clase de cruceros portamisiles de turbinas de gas de la clase «Slava» *(raketnyy kreyser)*; dotados con similares recursos de comunicaciones, aunque no tan amplios, los «Slava» pueden trabajar en estrecha conexión con los nuevos destructores de turbinas de la clase «Udaloy» (antisubmarinos) y con los destructores de combate en superficie de turbinas a vapor de la clase «Sovremenny», que actualmente están en producción en serie en los principales astilleros de la Armada soviética. Los anticuados cruceros ASW de las clases «Kara» y «Kresta III», a los que suplementan los «Udaloys», permanecerán aún en servicio durante muchos años, casi con toda posibilidad tras ser remodelados y modernizados.

Los destructores de cañones y torpedos, de edad semejante, de las clases «Skory» y «Kotlin», también estarán en servicio en estas áreas durante cierto tiempo, mientras que las 35 fragatas de la anticuada clase «Riga» en la actualidad se retiran o son reducidas de modo gradual al estatus de reserva. Se adquieren a una velocidad acelerada sus reemplazos en las formas de las fragatas ligeras ASW de la clase «Grisha III» y las fragatas portahelicópteros de mayores dimensiones de la clase «Krivak III» (que sustituyen a los diseños «KrivaK I» y «Krivak II» en los stocks de construcción).

Para apoyar los elementos ASW tanto costeros como oceánicos, los soviéticos mantienen cierto número de destructores, equipados con misiles superficie-aire, de las clases «Kashin», «Kanin» y «SAM Kotlin»; disponen también de seis destructores «Kashin (Mod)» y tres «Kildin (Mod)» dotados con misiles de crucero antibuque de disparo por la popa; estos buques operan en misiones de designación de blanco *«tattletale»* con las flotas de buques de inteligencia como parte del sistema de vigilancia oceánica de la Armada Soviética.

Numéricamente, la parte más importante de la fuerza de buques de superficie soviéticos reside en el complemento mixto de botes costeros antisubmarinos armados con torpedos o misiles. La parte más destacada de éstos la constituyen las lanchas portamisiles clase «Osa I» y «Osa II», la serie «Nanuchka» de pequeñas buques portamisiles y las lanchas costeras antisubmarinas clase «Poti». El núcleo mayor de las clases más antiguas, como las «Osa I» y «Poti» experimentan un reemplazo gradual por nuevos diseños, tales como los pequeños buques portamisiles de la clase «Tarantul» y las lanchas antisubmarinas clase «Pauk».

También asignadas a los elementos principales de ataque de la Armada soviética, se hallan las fuerzas de lucha anfibia. Las Flotas del Báltico, Norte y mar Negro disponen cada una de un regimiento de infantería de marina (morskaya pekhota). Éstos son similares en concepto al del regimiento de fusileros motorizados del Ejército soviético, pero en términos prácticos, equivalen en capacidad a una división de fusileros motorizados. La diferencia mayor reside en el entrenamiento de la infantería de marina, muy completo en todos los aspectos de las operaciones de guerra anfibia, incluidos los desembarcos; asimismo poseen equipo especial en la forma de buques de transporte y vehículos de colchón de aire (ACV) que le permiten operaciones efectivas bastante lejos de la Unión Soviética y a través de cualquier tipo de terreno costero. Normalmente, un regimiento contiene tres batallones de infantería motorizada de 400 hombres cada uno (cada uno con 34 APC de ruedas, BTR-60), un batallón de carros de combate medio y tres compañías de carros ligeros anfibios

El crucero de 17 000 toneladas* Moskva *entró en servicio en 1967, seguido un año más tarde por su gemelo el* Leningrad. *Lleva 18 helicópteros Kamov Ka-25 y la clase representa un aumento significativo de las capacidades antisubmarinas soviéticas.